

UNIVERSIDAD DE EL SALVADOR
FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES
SEMINARIO DE GRADUACION EN CIENCIAS JURIDICAS AÑO 2005
PLAN DE ESTUDIO 1993



“LA TUTELA DEL DERECHO DEL AUTOMOVILISTA A UNA RED VIAL EN
BUEN ESTADO EN EL MUNICIPIO DE SAN SALVADOR.”

TRABAJO DE INVESTIGACION PARA OBTENER EL GRADO Y TITULO DE
LICENCIADO EN CIENCIAS JURIDICAS

PRESENTADO POR:
DONALD FRANCISCO SALAZAR RUBALLO

DOCENTE DIRECTOR DE SEMINARIO:
LICENCIADO: RENE ALBERTO SANTACRUZ

FEBRERO DE 2007

SAN SALVADOR, EL SALVADOR, CENTROAMERICA.

UNIVERSIDAD DE EL SALVADOR

RECTORA
DRA. MARIA ISABEL RODRIGUEZ

VICERRECTOR ACADEMICO
ING. JOAQUIN ORLANDO MACHUCA GOMEZ

VICERRECTORA ADMINISTRATIVO
DRA. CARMEN ELIZABETH RODRIGUEZ DE RIVAS

SECRETARIA GENERAL INTERINA
LICDA. ALICIA MARGARITA RIVAS DE RECINOS

FISCAL GENERAL
LIC. PEDRO ROSALIO ESCOBAR CASTANEDA

FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES

DECANA
LICDA. MORENA ELIZABETH NOCHEZ DE ALDANA

VICEDECANO
LIC. OSCAR MAURICIO DUARTE GRANADOS

SECRETARIO
LIC. FRANCISCO ALBERTO GRANADOS HERNANDEZ

COORDINADORA DE LA UNIDAD DE SEMINARIO DE GRADUACION
LIC. BERTHA ALICIA HERNANDEZ AGUILA

DIRECTOR DE SEMINARIO
LIC. RENE ALBERTO SANTACRUZ

INDICE

INTRODUCCION

	PAGINA
CAPITULO I	
1.- EL PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	1
1.1.1 LA SITUACION PROBLEMÁTICA.....	1
1.1.2 LA RELACION PROBLEMÁTICA.....	3
1.1.3- EL PROBLEMA.....	4
1.2 LA IMPORTANCIA DE LA INVESTIGACION.....	5
1.2.1 IMPORTANCIA SOCIAL.....	5
1.2.2 IMPORTANCIA CIENTIFICA JURIDICA.....	6
1.3 LOS ALCANCES DE LA INVESTIGACION.....	7
1.3.1 LOS ALCANCES CONCEPTUALES.....	7
1.3.2 LOS ALCANCES ESPACIALES.....	9
1.3.3 LOS ALCANCES TEMPORALES.....	11
1.4 LOS OBJETIVOS DE LA INVESTIGACION.....	13
1.4.1 OBJETIVO GENERAL.....	13
1.4.2 OBJETIVOS PARTICULARES.....	13

1.5 MARCO HISTORICO.....	14
1.5.1 ORIGENES Y EVOLUCION DEL MUNICIPIO DE SAN SALVADOR.....	14
1.5.2 EL ORIGEN DE LA RED VIAL EN SAN SALVADOR Y LA EVOLUCION DE SU MANTENIMIENTO.....	24
1.5.3 ORIGEN DE LOS RECURSOS INSTITUCIONALES PARA EL MANTENIMIENTO VIAL.....	26
1.5.4 ORIGENES INSTITUCIONALES DEL MANTENIMIENTO VIAL.....	28
1.6 MARCO DOCTRINARIO.....	36
1.6.1 LA COMPETENCIA ADMINISTRATIVA.....	36
1.6.2 LOS CONFLICTOS DE COMPETENCIA.....	38
1.6.3 LA DESCENTRALIZACION DE SERVICIOS PUBLICOS POR PARTE DEL ESTADO.....	39
1.6.4 EL MANTENIMIENTO DE LA RED VIAL	50
1.6.5 SISTEMAS DE GESTION DE MANTENIMIENTO.....	53
CAPITULO II	
2. COMPETENCIAS Del MOP Y AMSS RESPECTO AL MANTENIMIENTO VIAL EN SAN SALVADOR.....	58
2.1 COMPETENCIAS MUNICIPALES.....	58
2.2 COMPETENCIAS DE MOTVDU.....	62
2.3 RECURSOS INSTITUCIONALES PARA EL MANTENIMIENTO DE LA RED VIAL (DESCRIPCION).....	68
2.4 EL MUNICIPIO Y EL GOBIERNO CENTRAL (RELACION PARA LA EJECUCION DE OBRAS).....	72

2.5 FORMAS EN QUE DESARROLLAN LAS ACTIVIDADES LAS INSTITUCIONES ENCARGADAS.....	74
--	-----------

CAPITULO III

3- DISTINTOS FACTORES QUE INFLUYEN EN EL MANTENIMIENTO DE LA RED VIAL EN SAN SALVADOR.....	78
---	-----------

3.1- CONFLICTO DE COMPETENCIA ENTRE EL MOP Y LA AMSS RESPECTO A LA CONSERVACION VIAL.....	78
3.2- OTROS FACTORES QUE INCIDEN EN EL MANTENIMIENTO VIAL DEL MUNICIPIO DE SAN SALVADOR.....	82

CAPITULO IV

ANALISIS JURIDICO SISTEMATIZADO DE ALGUNAS NORMAS JURIDICAS QUE ESTABLECEN ATRIBUCIONES PARA LA CONSERVACION DE LA RED VIAL, SU NECESIDAD Y LAS INSTITUCIONES COMPETENTES PARA SU EJECUCION.....	89
---	-----------

CAPITULO V

5- SISTEMA DE HIPOTESIS.....	102
5.1. PRESENTACION DE LAS HIPOTESIS.....	102
5.2. ANALISIS DE LOS RESULTADOS.....	106

CAPITULO VI

6. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....172

6.1 CONCLUSIONES.....172

6.2 RECOMENDACIONES.....175

BIBLIOGRAFIA.....181

ANEXOS.-

INTRODUCCION

El presente proyecto de investigación, el cual he denominado “ la tutela del derecho del automovilista a una red vial en buen estado en el municipio de San Salvador”, se ha elaborado tomando en consideración las actuales condiciones que posee la infraestructura vial del mas importante municipio del país y el papel que las instituciones llamadas a su mantenimiento y conservación, muestran a la hora de responder a las necesidades que provienen de los diferentes sectores de automovilistas que la circulan, entre ellos los del transporte publico, de carga, particular, etc.; dado que dicha infraestructura en su gran mayoría se encuentra en pésimas condiciones y es la causa de una serie de inconvenientes para quienes la circulan.

Por tanto, el propósito de este proyecto, es desarrollar una investigación que permita evaluar la manera en que las instituciones llamadas al mantenimiento y conservación de la red vial, garantizan la realización de estas obras, tomando como parámetro de evaluación, los recursos con los que cuentan, así como el fiel cumplimiento de las disposiciones legales que les confieren competencia en la realización de estas obras, ya que en gran medida el uso irracional y la inobservancia de estos dos factores da lugar a que los servicios no sean brindados en condiciones de eficiencia, eficacia y debida oportunidad, vulnerando por tanto, el derecho de los automovilistas a una red vial en buenas condiciones.

Sumado a lo anterior, podemos afirmar que los usuarios pagan de una u otra forma, impuestos por el mantenimiento de la red vial, lo cual les otorga derecho a calles en buen estado y a poder exigir de las instituciones competentes, la eficacia en las obras de mantenimiento y reparación de estas.

Por tanto, se buscara a manera de sugerencia, mencionar los instrumentos legales que los automovilistas afectados pueden utilizar, para exigir la realización de dichas obras, así como la posibilidad de deducir algún tipo de responsabilidad de parte de las instituciones competentes por los daños que ocasione en los vehículos, el mal estado de la red vial.

El proyecto esta compuesto por seis capítulos; en el primer capítulo se desarrolla el Planteamiento del problema, donde se explican las relaciones circunstanciales, tanto fácticas como jurídicas del fenómeno a investigar, incluyendo la caracterización del problema y su situación problemática; dicha caracterización consiste en identificar el problema de la problemática en que se encuentra inmerso, para que al mismo tiempo pueda ser enmarcado dentro de ella. En este caso la problemática, serían todos aquellos sub problemas que afectan a los automovilistas, por causa del mal estado de la red vial en San Salvador.

Dentro de esta caracterización, describiré los sujetos que intervienen dentro de la relación problemática. Determinare, la importancia de la investigación, es decir la necesidad o utilidad que pueda tener la investigación en la sociedad (importancia social), así como el aporte novedoso que se hará en el conocimiento y posible solución del problema, es decir, todos los datos actuales acerca de éste (importancia científica jurídica).

Otra de las partes comprendidas en este capítulo, son los alcances de la investigación, es decir los límites que tendrá la misma; para esto se hará una delimitación conceptual, en donde se definan todos aquellos conceptos que aparezcan dentro del enunciado del problema, además, una delimitación espacial, donde se establecerá en términos socio geográficos los alcances que tendrá la investigación, para que al final se establezca una delimitación

temporal, que definirá el tiempo dentro del cual serán validas las investigaciones realizadas así como nuestros resultados.

El problema objeto de mi investigación será planteado a manera de pregunta buscando que al ser enunciado cuente con todas las variables que rodean su entorno.

Habiendo culminado con el planteamiento del problema, es posible determinar cuales serán los objetivos de la investigación, tanto el general como los particulares.

Posteriormente se establece el marco histórico en el cual se desarrollaran los orígenes del municipio de San Salvador, los primeros recursos institucionales para el mantenimiento de la red vial en el país, además, el origen y evolución de la red vial, así como el inicio del MOP y el FOVIAL.

El marco doctrinario comprende temas como la competencia administrativa, los conflictos de competencia entre el gobierno central y local y la descentralización de los servicios públicos por parte del Estado, todos estos temas desarrollados desde un punto de vista doctrinario y generalizado.

En el capítulo dos se analizaran las competencias del MOP Y de la AMSS respecto a la realización de obras de mantenimiento y conservación de la red vial en San Salvador, los recursos con los que cuenta cada institución, así como el mecanismo por medio del cual llevan a cabo la recaudación de estos recursos; se desarrollara además, un estudio de la relación que mantienen ambas instituciones para coordinar y garantizar la ejecución de estas obras, con el objeto de poder determinar en que medida esta relación llega a ser efectiva. Al final de este capítulo se establecen las formas en que las

instituciones desarrollan las actividades de mantenimiento y conservación vial.

El capítulo tres desarrolla los distintos factores que influyen a que el mantenimiento de la red vial en San Salvador, sea brindado con las limitaciones que presenta; siendo uno de los principales, el conflicto de competencia suscitado entre MOP y La AMSS, respecto a las obras de conservación y mantenimiento de la red vial en San Salvador, así como otros factores que inciden en la relativa tutela de este derecho, reflexionando sobre su valoración jurídica, dado que se trata de un derecho de todos es decir un bien común, al que ambas instituciones están en la obligación de brindar el respectivo mantenimiento.

En el capítulo cuatro se llevara a cabo un análisis jurídico sistematizado de todas las normas relacionadas al tema de la conservación y mantenimiento de la red vial en el país, desde las que otorgan atribuciones a las instituciones para su conservación y mantenimiento, así como las que establecen la necesidad que esta representa para los usuarios.

En el capítulo cinco se presenta el sistema de hipótesis que ha servido de parámetro para llevar a cabo el diseño metodológico de esta investigación, además se hace referencia a los instrumentos para recabar la información requerida para probar dichas hipótesis, todo esto a través de las distintas fuentes de información, pretendiendo realizar a través de ellos, un análisis de la información proporcionada por el personal de las distintas instituciones que puedan llegar a verse envueltas en la problemática, entre estos, diputados miembros de la comisión de Municipalismo, personal del órgano judicial que hubiere conocido sobre acciones legales a causa del mal estado de la red vial, empleados de las instituciones involucradas en el mantenimiento y conservación de la red vial en el Municipio de San Salvador, así como la de los diferentes sectores de automovilistas que

transitan por las calles de este municipio (del transporte publico, de carga, particular, etc.); puesto que la información que se obtenga por parte de estas fuentes, brindara un panorama real de cómo se percibe el problema, logrando obtener por parte de los empleados de las instituciones, la información referente a las obras que cada institución realiza, así como las competencias que cada una crea tener respecto a la conservación y mantenimiento de la red vial y por parte de los diferentes sectores de automovilistas podremos obtener información de los problemas que sufren debido al mal estado de la red vial, además, la manera en que estos perciben la eficiencia en la ejecución y mantenimiento de las obras realizadas por las instituciones, así como el conocimiento que lleguen a tener respecto a las competencias de las instituciones y los derechos e instrumentos legales que puedan tener frente a violaciones al derecho a una red vial en buen estado.

El capitulo seis comprende las conclusiones a las que se llega con la presente investigación, así como recomendaciones que se puedan ofrecer para resolver el problema, siempre sobre la base de los resultados obtenidos con la investigación.

CAPITULO I

1- EL PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1.1 La Situación Problemática.

La red vial nacional es un bien publico y un patrimonio necesario que sirve y pertenece a la nación, cuyo buen estado es vital para la consecución del desarrollo económico social del país. (1)

Para los usuarios, así como para la economía de la nación, una red vial en buen estado representa sustanciales beneficios en términos de ahorro en consumo de combustible, repuestos, reparaciones de vehículos, pérdida de tiempo de los usuarios, disminución de accidentes y optimización en el uso de los recursos públicos, por lo que constituye un factor determinante en la competitividad y productividad de la industria, comercio, agricultura, turismo y demás sectores productivos, y en los intereses nacionales de desarrollo. (2)

Una gran parte de la red vial en San Salvador, de manera particular y en general de otras ciudades, se encuentran en pésimas condiciones, ya que, a diario los automovilistas del transporte colectivo, de carga y particular, esquivan una gran cantidad de baches de todas las dimensiones, y en algunas calles estos llegan a estar separados a escasos metros e incluso centímetros uno del otro. (3)

Estamos hablando aproximadamente de 254 Kms de calle, que son afectados por la situación planteada, siendo esto causa de daños en el sistema de suspensión de la mayoría de vehículos que transitan por estas vías, así como de accidentes de transito ocasionados por el afán de los conductores por esquivar los baches, los cuales en algunos casos por las circunstancias físicas son imposibles de esquivar. (4)

El mal estado de la infraestructura vial tiene su origen en diferentes factores, entre los que podemos mencionar la falta de una eficiente conservación vial de parte de las instituciones competentes, la cual es una de las principales y determinantes, puesto que, en su mayoría, luego de que son construidas no se les brinda un mantenimiento adecuado, ya que, esperan a que muestren un enorme deterioro físico, para algunas veces iniciar acciones al respecto; por otra parte el mal estado de la red vial se origina a causa de proyectos que desarrollan empresas ya sean publicas o privadas, las cuales por las características de las obras que realizan se ven obligados a romper la superficie de rodamiento, dejando en muchos casos, de manera irresponsable, la superficie rota o con rellenos provisionales que con el tiempo son descubiertos; entre otras causas se encuentra el desarrollo físico de las raíces de los árboles, los cuales por su crecimiento rompe en muchos casos la superficie de las vías.

Al Ministerio de Obras Publicas, Transporte, Vivienda y Desarrollo Urbano, que de aquí en adelante se le llamara MOPTVDU le corresponde mantener en buen estado 253.15 Kilómetros de calles del área metropolitana de San Salvador, esto representa unas 90 vías entre calles, bulevares y alamedas del municipio, la reparación de estas calles esta plasmada en los acuerdos suscritos el 7 de Junio de 2002, por el grupo Técnico de Trabajo de Alto Nivel de la Oficina de Planificación del Área Metropolitana de San Salvador, conformado por personal de la AMSS y del MOPTVDU; aun cuando dicho acuerdo fue únicamente de manera verbal. (5)

Un estudio realizado recientemente por la municipalidad reflejó que hay 10 Kilómetros de calles principales (del casco urbano) en deplorables condiciones, en las colonias populosas ocho Kilómetros de calles están en similares condiciones y en las vías rurales principales, 28 Kilómetros están inservibles. (6)

En la actualidad el gobierno central a través del MOPTVDU no muestra una voluntad política encaminada a cubrir las necesidades de conservación vial, lo cual como ya mencionamos, es un factor que acelera el deterioro de estas, impactando

negativamente, en los sectores productivos y en los intereses nacionales de desarrollo; puesto que los planes de bacheo, para San Salvador según el personal de dicha institución, son efectuados en trabajos de jornadas y son necesarios aproximadamente 400 mil 497 dólares, destinando para ello unas 3 mil 840 toneladas de mezcla asfáltica. Para la realización de estas obras se necesitan cerca de 380 hombres divididos en 24 cuadrillas y son utilizados además 24 camiones de volteo, lo cual sin embargo es insuficiente. (8)

Cuando los automovilistas afectados buscan una autoridad que de respuesta a la situación planteada se encuentran con incertidumbres; y es que la misma falta de voluntad política en cubrir todas las necesidades demandadas, es lo que ha llevado a que el MOPTVDU delegue tal responsabilidad en la Alcaldía Municipal de San Salvador, que de aquí en adelante se le llamara AMSS, generando un conflicto de competencia administrativo sobre que autoridad será quien desarrolle el mantenimiento de una parte de la red vial secundaria en San Salvador, entiéndase por estas las calles de los pasajes, entre otras; sumado a esto, se presentan factores ideológicos y eminentemente políticos que no permiten que las instituciones asuman ningún tipo de responsabilidad respecto a las obras de mantenimiento en la red vial secundaria y sobre todo, la falta de sistematización de las leyes, permite que se viole la seguridad jurídica de los ciudadanos.

Es de tomar en consideración que en La Ley del Fondo de Conservación Vial, la conservación de la red vial, ha sido declarada en su Art. 2, como una necesidad e interés público y la menciona como una actividad pública prioritaria del Estado, es decir un derecho de todos. (9)

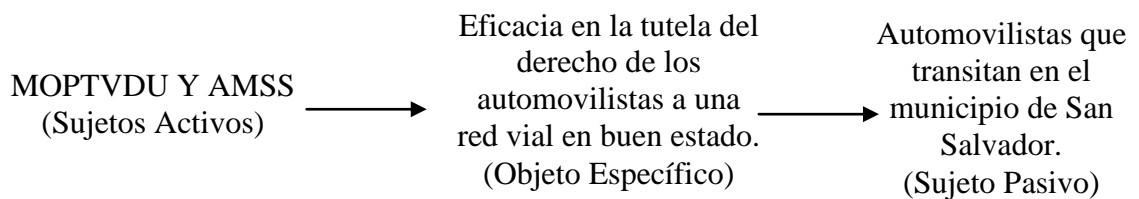
1.1.2 La Relación Problemática.

Ya identificado el problema que ha dado lugar a nuestra investigación, es menester determinar cual es la relación problemática; es decir, ubicar a los sujetos que serán objeto de investigación en el problema, así como su objeto.

En este caso el MOPTVDU y AMSS juegan el papel de sujetos activos en la relación, ya que por una parte es el Estado, a través de el MOPTVDU, el legalmente encargado para la ejecución de las obras de conservación de la red vial en el país y a la AMSS como gobierno local en San Salvador se le exige también la realización de estas obras.

En el otro extremo de la relación se encuentran todos los automovilistas afectados por el mal estado de la red vial en San Salvador y son ellos los que asumirán el papel de sujetos pasivos.

Al final, el objeto específico de la relación sería la eficacia en la tutela del derecho de los automovilistas a tener una red vial en buen estado en el municipio de San Salvador.



1.1.3 El Problema.

De la problemática anterior estudiaremos el problema que a manera de pregunta puede formularse así:

¿Qué factores determinan la tutela del derecho de los automovilistas del municipio de San Salvador a tener una red vial en buen estado y en que medida el MOPTVDU y la AMSS son eficaces en la tutela de este derecho?

1.2. LA IMPORTANCIA DE LA INVESTIGACIÓN.

1.2.1 Importancia Social.

Realizar una investigación sobre la tutela del derecho de los automovilistas a una red vial en buen estado en el municipio de San Salvador es de gran importancia, ya que contribuirá a determinar la forma en que se manifiesta el problema en el municipio más importante del país y la manera en que esto impacta en la sociedad.

En esta investigación se realizara un análisis de los principales factores que han dado lugar a que este derecho se vea en gran medida vulnerado, señalando a las instituciones que están legalmente llamadas a la realización de las obras de conservación de la red vial en San Salvador.

Con el afán de sugerir posibles soluciones al problema, se pretende determinar las instancias ante las cuales los automovilistas afectados por el mal estado de la red vial, pudiesen acudir, señalando los instrumentos mediante los cuales inicien acciones a fin de exigir el cumplimiento y eficaz garantía de este derecho.

Además considero de importancia social el hecho de que con esta investigación pretendo brindar, sobre la base de los estudios realizados, diferentes opiniones, para que estas sean tomadas en cuenta en la formulación de políticas y estrategias para una efectiva tutela de este derecho.

El proyecto de investigación, contribuirá a que se tenga un parámetro real de la manera en que se tutela este derecho tan necesario para la población y la forma en que este es atendido.

También se abordara en la investigación, el conflicto de competencia existente entre el MOPTVDU y la AMSS respecto al cumplimiento en la realización de las obras en mención, ya que este ha permitido que las instituciones encargadas

dejen de asumir las responsabilidades que corresponden, por lo que se realizara un estudio de las competencias de cada institución para aclarar de la mejor manera lo que hasta ahora es motivo de incertidumbre y confusión, ya sea por ambigüedad de la ley o por intereses políticos de cada institución.

1.2.2 Importancia Científica.

El estudio de la problemática en la que se encuentra la red vial en el municipio de San Salvador, ha sido abordado desde distintas perspectivas, así por ejemplo, FUNDAUNGO, Fundación Dr. Guillermo Manuel Ungo, se ha encargado de realizar distintos estudios legales sobre problemáticas actuales que enfrenta el país.

Dicha fundación ha abordado el tema del conflicto de competencia, basándose en criterios jurídicos, determinando la posible causa de este, pero todo el estudio que se ha realizado ha sido de una forma superficial, sin llegar a dar conclusiones concretas y posibles respuestas al mismo.

Además en las diferentes fuentes documentales que se han abordado durante la realización de este proyecto, no se ha encontrado ninguna investigación que aborde el tema de la red vial en el país, desde una perspectiva jurídica, tomando, la conservación de la red vial, como un derecho de los automovilistas, ni acerca de los sujetos obligados para su realización.

Es decir, ninguna investigación ha ido encaminada a determinar la manera en que se tutela el derecho a una red vial en buen estado, ni sobre los medios a través de los cuales puede ser exigido por parte de los automovilistas afectados; por lo que habiendo determinado que estos aspectos no han sido abordados, convertirá nuestra investigación en un proyecto novedoso para el conocimiento de esta problemática, ya que el proyecto de investigación aportara datos acerca de:

Los factores que han incidido a que este fenómeno exista, las instituciones llamadas a la realización de estas obras, la manera en que estas obras se han venido realizando por parte de las instituciones, la manera en que la problemática impacta sobre la sociedad, los sectores mas afectados por la problemática, a la vez, brindara recomendaciones concretas de cómo este derecho podría ser tutelado con mas eficacia.

Además se pretende aportar elementos de juicio y recomendaciones que faciliten el mejoramiento de las políticas adoptadas por las instituciones, basándonos en los datos recabados a través del estudio a realizar, sugiriendo distintas vías a través de las cuales los automovilistas afectados puedan iniciar acciones legales para que sus necesidades sean atendidas o que las situaciones en que se vean perjudicados puedan ser resarcidas.

1.3. ALCANCES DE LA INVESTIGACION.

1.3.1 Alcances Conceptuales.

Para la presente investigación es necesario que se realice una definición de todos los conceptos que se encuentran dentro del enunciado del problema a investigar, así como aquellos conceptos que puedan dar lugar a una incorrecta interpretación por su semejanza con los términos utilizados en el enunciado.

Todo lo anterior con la finalidad de hacer mas clara la comprensión de los conceptos que utilizaremos en el objetivo de la investigación, así como el alcance de los mismos.

Si partimos del siguiente enunciado del problema:

“Qué factores determinan la tutela del derecho de los automovilistas del municipio de San Salvador a tener una red vial en buen estado y en que medida el MOPTVDU y la AMSS son eficaces en la tutela de este derecho“.

Los términos que abarcaría la delimitación conceptual, serian los siguientes:

Eficacia: Carácter de lo que produce el efecto deseado. (10)

Tutela: Es la garantía constitucional del derecho que tiene toda persona a la protección judicial de sus derechos fundamentales a través de un recurso efectivo (11)

Tutelar: Lo que ampara o protege. (12)

Garantía: Las que ofrece la constitución en el sentido que se cumplirán y respetaran los derechos que la misma consagra, tanto en lo que se refiere al ejercicio de los de carácter privado como a los de índole publica (13)

Derecho: es la regla de conducta impuesta a los individuos que viven en sociedad, regla cuyo respeto se considera, por una sociedad y en un momento dado, como la garantía del interés común, cuya violación produce contra el autor de dicha violación, una reacción colectiva. (14)

Derecho Objetivo: el conjunto de normas jurídicas que forman el ordenamiento vigente. (15)

Derecho Subjetivo: Las facultades que dichas normas conceden y garantizan a los individuos sometidos a ellas. (16)

Derecho a una red vial en buen estado: Son las facultades que las normas subjetivamente, nos faculta a un amplio conjunto de actividades destinadas a

preservar en forma continua y sostenida el buen estado de las vías terrestres de comunicación, de modo que se garantice un servicio óptimo al usuario. (17)

Conservación vial: Amplio conjunto de actividades destinadas a preservar en forma continua y sostenida el buen estado de las vías terrestres de comunicación, de modo que se garantice un servicio óptimo al usuario. (18)

Red Vial Nacional Prioritaria: Conjunto de carreteras pavimentadas y caminos no pavimentados bajo la competencia del gobierno Nacional, cuyo propósito fundamental es comunicar adecuadamente a los municipios del país, y a este con el resto de la región centroamericana. (19)

Factores: Causa determinante o condición necesaria de un acontecimiento o cambio social; elemento, con causa. (20)

1.3.2 Alcances Espaciales.

A pesar que el problema de investigación, se presenta en la mayoría de municipios del país, la investigación, se desarrollara y ejecutara en el municipio de San Salvador.

El municipio de San Salvador, se encuentra situado en el departamento de San Salvador, a una altura de 658 metros al nivel del mar, con una extensión municipal de 72.27 Kms.2 y una densidad de población aproximadamente de 2,067 habitantes por Kms.2. En el municipio de San Salvador existen mas de 400 Kms. de calles entre carreteras principales y secundarias, muchas de ellas se encuentran en malas condiciones, cuando por ser este municipio el de mayor importancia en el país, debería tener mas atenciones en cuanto a red vial se refiere, ya que la mayor parte de las instituciones gubernamentales se encuentran en él; además es el mayor punto de desarrollo del país y por el cual transita el mayor numero de automovilistas, con un

promedio de 349,312 propietarios de vehículos, facilitando con esto el trabajo de campo que desarrollaremos. (21)

El municipio de San Salvador, a raíz de una división político administrativa, se encuentra geográficamente constituido por seis distritos, los cuales están delimitados de la siguiente manera: El Distrito Uno, en el **norte** se encuentran los límites del municipio de Mejicanos y Cuscatancingo, en el **sur** la alameda Juan Pablo II, en el **este** limita con los municipios de ciudad delgado y Soyapango y en el **oeste** con la 25 Av. Norte y 29 Calle Poniente; El Distrito Dos, en el **norte** limita con el municipio de Mejicanos, en el tramo de la intersección de la 29 Av. Norte, en el **sur** parte de la quebrada La Mascota con la Alameda Manuel Enrique Araujo, en el **este** intersección de la 25 Av. Norte con la quebrada La Mascota y en el **oeste** parte de la quebrada La Mascota con la Alameda Manuel Enrique Araujo; El Distrito Tres: en el **norte** limita con el municipio de Mejicanos, en el tramo de la intersección de la 29 Av. Norte, en el **sur** parte de la quebrada La Mascota con la Alameda Manuel Enrique Araujo, en el **este** intersección de la 25 Av. Norte con la quebrada La Mascota y en el **oeste** parte de la quebrada La Mascota con la Alameda Manuel Enrique Araujo; El Distrito Cuatro: el cual esta dentro del radio de acción de arterias como la 49 Av. Sur, Boulevard Venezuela, Calle Manuel Enrique Araujo en su intersección con la calle Amberes; El Distrito Cinco, en el **norte** parte de la 49 Av. Sur, en el **sur** Limita con Panchimalco desde el trifinio entre San Salvador, Antiguo Cuscatlan y Panchimalco, en el **este** limita con San Marcos y en el **oeste** hasta la intersección con la Autopista Sur, Calle Monserrat; El Distrito Seis, en el **norte** Limita con la 10ª Av. Norte por el río Tutunichapa sobre Boulevard Federal de Alemania, Calle 5 de Noviembre sobre calle Agua Caliente, en el **sur** con la línea férrea (San Salvador-Soyapango), en el **este** sobre la calle Agua Caliente (oriente) y en el **oeste** Boulevard Venezuela (poniente).

Considero conveniente metodológicamente hablando, que la investigación se desarrolle en este municipio, ya que los gobiernos central y local, presentan distinto color político, dando a lugar un conflicto de competencia, al que hacía alusión

anteriormente, permitiendo que el derecho a una red vial en buen estado sea en gran medida vulnerado.

Además, es de tomar en cuenta, la facilidad de acceso que se tendría a las unidades de observación como lo son la Oficina de Planeamiento del Área Metropolitana de San Salvador, que para los usos de la presente investigación se llamara OPAMSS, el MOPTVDU, la AMSS, el Fondo de Conservación Vial FOVIAL, etc.

En vista de la enorme cantidad de calles que existen en este municipio, esta investigación se reducirá únicamente a aquellas en las que el problema se de en mayor proporción, es decir las calles que se encuentran en peores condiciones y sin recibir ningún mantenimiento por parte de las instituciones encargadas. Dentro de los límites territoriales del distrito uno se estudiara el problema en las calles de colonias como la Guatemala, Monpegon, Atlacatl, San Carlos, en el distrito numero dos, las calles que comprenden las colonias Miramontes, Satélite, en el distrito numero cuatro, se investigara como se desarrolla el problema en las calles que comprenden las colonias San Francisco, San Mateo, Las Mercedes, Luz, Jardines de la Cima, Reparto Los Héroe, etc.

1.3.3 Alcances Temporales.

Habiendo determinado el ámbito socio geográfico en el que se llevará a cabo nuestra investigación, se hace necesario precisar el período dentro del cual serán válidos los datos de nuestra investigación.

Para ello he tomado en cuenta dos momentos claves. El primero será un momento coyuntural y dará inicio con la creación del FOVIAL el 30 de noviembre del 2000, ya que con el surgimiento de esta institución se crearon una serie de políticas encaminadas a contribuir a conservar la red vial nacional, permitiendo la sostenibilidad de las inversiones realizadas y las que se harán en el futuro, es decir,

se investigara en que medida ha mejorado la tutela del derecho a una red vial en buen estado, con el surgimiento de esta institución o si continua siendo tutelado de la misma forma.

El segundo momento a tomar en cuenta para dar inicio a esta investigación será un momento histórico, teniendo dos marcos de referencia: los antecedentes inmediatos y los antecedentes mediatos, los cuales tienen gran relevancia en el problema expuesto.

El momento histórico que tomare de referencia como antecedente inmediato será a partir de 1997 en que el gobierno de la AMSS, paso a manos del Frente Farabundo Martí para la Liberación Nacional FMLN, pues fue a partir de esa fecha en que se han venido desarrollando una serie de conflictos entre el Gobierno Central y esta Comuna; por lo que considero trascendente realizar un estudio de cómo se ha tutelado el derecho a una red vial en buen estado, a partir del conflicto de competencia que se ha venido desarrollando entre las instituciones encargadas respecto a la realización de obras de conservación vial.

Luego el antecedente mediato, será a partir de la creación del Decreto Legislativo No. 463 del 9 de septiembre de 1969, con el que surge la Ley de Carreteras y Caminos Vecinales, ya que en sus disposiciones se otorgan las competencias a las instituciones tanto estatales como locales, para que cada uno se ocupe de realizar las obras que les corresponden, en atención al mantenimiento de la red vial.

Por lo tanto, la investigación comprenderá, desde el año 1997 hasta Junio de 2005, esto con el fin de contar con un amplio parámetro para evaluar la eficacia en la tutela del derecho a una red vial en buen estado en San Salvador y en virtud de los recursos de investigación con los que se cuentan.

1.4. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACION

1.4.1 Objetivo General.

Identificar los factores principales que inciden en la tutela del derecho de los automovilistas del municipio de San Salvador, a tener una red vial en buen estado, para poder determinar en que medida el MOPTVDU y la AMSS son eficaces en la tutela de este derecho: para que a partir de las conclusiones obtenidas, se puedan hacer recomendaciones que contribuyan a señalar los distintos instrumentos mediante los cuales la población pueda hacer exigible la tutela de ese derecho.

1.4.2 Objetivos Particulares.

- ◆ Identificar los problemas que enfrentan los automovilistas por el mal estado de la red vial en San Salvador.
- ◆ Determinar cuales han sido las causas que han influido a que la red vial en San Salvador se encuentre en mal estado.
- ◆ Hacer un análisis detallado de las instituciones encargadas de la conservación vial, sus recursos y la forma en que tutelan este derecho.
- ◆ Identificar los gastos mas frecuentes en que incurren los automovilistas por el mal estado de la red vial en San Salvador.
- ◆ Establecer a través de la historia, cuales han sido los problemas que han enfrentado los automovilistas por tener una red vial en mal estado.
- ◆ Identificar la legislación vigente que tutela este derecho y las normas para su ejecución y mantenimiento.
- ◆ Identificar las instituciones llamadas al mantenimiento y reparación de la red vial en San Salvador
- ◆ Determinar doctrinariamente la responsabilidad del Estado en la tutela del derecho a una red vial en buen estado.

- ◆ Identificar los entes a los cuales los automovilistas afectados puedan exigir la eficaz tutela del derecho a calles en buen estado.
- ◆ Determinar doctrinariamente los distintos conceptos afines a la red vial.
- ◆ Identificar cuales son los distintos sectores de automovilistas.
- ◆ Establecer la existencia de responsabilidad penal o administrativa para los sujetos obligados al mantenimiento de la red vial en San Salvador.

1.5. MARCO HISTORICO

1.5.1 Orígenes y Evolución del Municipio de San Salvador

La historia del Municipio encuentra su origen en los antecedentes de la convivencia social, cuando los vecinos o familias necesitan satisfacer servicios básicos y en general requieren la concurrencia de todos o la mayoría de los vecinos.

El municipio pertenece a aquellas unidades naturales de convivencia, como la familia o las comunidades de trabajo, por las que el individuo se integra de modo orgánico en el estado.

El Municipio ha evolucionado a lo largo de la historia, no solo su composición sino también el rol que desempeña dentro de la comunidad; ya que en un principio se le concebía solamente como un instrumento meramente recaudador de impuestos o administrador de servicios.

La Ciudad de San Salvador, fue fundada el 1 de abril de 1525, luego que el Capitán Gonzalo de Alvarado en cumplimiento de las órdenes de su hermano Pedro, fundará una colonia de Españoles denominada “Villa de San Salvador”, ubicada en las cercanías de la ciudad Pipil Cuzcatlan.

Diego de Holguin, fue primer alcalde de la Villa de San Salvador, según consta en libros históricos, Don Pedro de Alvarado se presentó al cabildo de Guatemala, el 6 de mayo de 1525 a pedir se nombrará regidor a Francisco de Arévalo, en sustitución del Capitán Holguin, el cual se fue a vivir en la Villa de San Salvador, como su alcalde.

Entre los fundadores de esta primera Villa de San Salvador se conocen algunos nombres como: Gonzalo de Alvarado, Francisco Díaz Peñacorba, Diego de Holguin, Alonso Oliveros, Alonso Orduña y Fernando Pizarro.

Según el historiador salvadoreño Doctor Rodolfo Barón Castro señala que Diego de Holguin nació entre 1486 en un pueblo español llamado Tona o Sona. Y vino a América muy joven y se instaló en la Española, hoy Santo Domingo en el año 1506, desde donde participó en la fundación de otras poblaciones

En junio de 1526, un año después de su fundación, los indómitos pipiles incendiaron la primera villa de San Salvador, la cual a raíz de esto fue despoblada por los castellanos. Don Jorge de Alvarado, quien ejercía en Guatemala las funciones de Teniente, Gobernador y Capitán General, envió una segunda expedición colonizadora a Cuscatlán.

Esta expedición estaba a las órdenes del capitán Diego de Alvarado, quien refundó por segunda vez la “Villa de San Salvador”, en esta oportunidad en la Bermuda el 1 de abril de 1528, cerca y al sudoeste del actual Suchitoto.

Dos años después, en 1530, la floreciente villa hizo frente a las pretensiones del capitán Martín Estete, feroz agente de Pedrarias Dávila, quien pretendía incorporar estos territorios a la Gobernación de Tierra-Firme , con el objetivo que en un futuro se fundara una villa europea.

Con intimidaciones y amenazas a sus vecinos, intentó que éstos desconocieran la autoridad de los Alvarado y lo aceptaran como teniente, gobernador y capitán general; desairado en sus peticiones se trasladó hacia el sur y fundó la ciudad de los castellanos, en un pueblo llamado Pululapán (hoy San Martín, departamento de San Salvador).

En 1539 terminó la resistencia de los cuzcatlecos y algunas familias de la villa se trasladaron a La Bermuda al margen izquierdo del Acelhuate, en donde construyeron un asentamiento denominado “La aldea” que poco a poco adquirió más vecindario e importancia que la misma villa.

En 1545, con autorización de la real Audiencia de Los Confines, San Salvador se reedificó en el valle de Zalcoatitán y se hizo el trazo de la urbe, teniendo como centro la plaza pública, conocida como “Plaza de las armas”, hoy Plaza Libertad.

El 27 de septiembre de 1546 fue extendida la cédula real, que le otorgó el Título de Ciudad a la Villa de San Salvador en la ciudad de Guadalajara, cuyas gestiones se le otorgan a Don Alonso de Oliveros, quien como procurador llegó ante la Corte de España para gestionar el “Título de Ciudad”.

Oliveros participó en la conquista y pacificación del Reino de Guatemala y estuvo en la fundación de la Villa de San Salvador en la Bermuda, en donde desempeño varios cargos en el Concejo Municipal de la época.

San Salvador fue una de las primeras ciudades de la Real Audiencia de Guatemala, y de América y en el año que se denominó ciudad solo existían con el título Santiago de la provincia de Guatemala; Puerto Trujillo y Gracias a Dios, en Honduras; Granada y León en Nicaragua.

Según datos históricos Oliveros puso dedicación y empeño para que la Villa de San Salvador, obtuviera el título de ciudad y se convirtiera en uno de los focos irradiadores de civilización del continente americano.

A mediados de 1551 se fundó el primer convento de Santo Domingo, dirigido por la Orden de Santo Domingo, dirigido por los frailes Tomás de la Torre, Vicente Ferrer y Matías de la Paz; en 1574 se fundó el de la Orden de San Francisco dirigido por el fraile Juan Vico y en 1625 el de La Merced, cuna de la independencia de Centroamérica.

En 1786, se creó la intendencia de San Salvador, dividida en quince distritos, siempre dependiente de las autoridades del reino de Guatemala. Su área fue la misma que la de alcaldía mayor.

Para 1821 en México el poder lo había tomado Iturbide y avanzaba en su sueño de ser emperador, el plan de Iguata era tentador para establecer alianzas y mover a los pueblos de Centroamérica a buscar o la anexión o el propio camino independiente. Esto pasó el 12 de Agosto de 1821, cuando los ayuntamientos de Ciudad Real, Comitán y Tuxtla, en Chiapas, decidieron lanzar el primer grito de independencia para las seis provincias centroamericanas.

Como las noticias se movían a caballo, la noticia de la anexión de Chiapas al plan de igualdad y su independencia, llegó a Guatemala el 14 de Septiembre. El pueblo enardecido gritaba “independencia o muerte” y amenazaba con tomar acciones propias para emanciparse del poder Español, fue esto lo que decidió a las autoridades militares y eclesiásticas a declarar la independencia para el 15 de Septiembre de ese año.

La noticia de la independencia proclamada en Guatemala llegó a caballo el 21 de Septiembre de 1821 la cual se había firmado en el corredor del cabildo, el acta de independencia de Centroamérica, ese mismo día, por la noche, toda la ciudad de San Salvador, con el barullo correspondiente, misas y tedeums celebraron con los notables.

El 14 de enero de 1823 hubo un encuentro bastante sangriento entre Guazapa y San José Guayabal, en el que los sansalvadoreños probaron una vez más su heroísmo.

El 7 de febrero de 1823, aprovechando que el Coronel Manuel José Arce se hallaba gravemente enfermo, Filísola atacó las fortalezas sansalvadoreñas de Ayutuxtepeque y la actual ciudad de Mejicanos.

La acción se entabló con todo vigor: en el frente de la cuesta del Atajo y se distinguió por su heroísmo el Capitán Máximo Cordero y en el de Ayutuxtepeque el Capitán Fernando de Arcolsa, quien destrozado por una explosión, tuvo aliento para decir a su esposa: "Entregad mi espada al Coronel Arce y decirle que muero con el dolor de no haber podido defender la libertad de la Patria".

Los bisoños defensores de la diminuta República, derrotados por una impresionante superioridad numérica de combatientes y de elementos bélicos, se replegaron a San Salvador, lugar donde el Comandante General de las Armas, según refiere el Coronel Rafael Castillo, dio orden "para que nos retirásemos con toda la fuerza, en consideración a los riesgos en que la pondríamos si el enemigo se apoderaba de ella por la fuerza".

Según el parte de Filísola, en aquella memorable acción los sansalvadoreños se defendieron "con un valor de que no se tenía idea"; y a las dos y media de la madrugada del día 8 recibió una diputación del Ayuntamiento de San Salvador que le presentó la siguiente comunicación: "La fuerza se ha retirado y la Ciudad está indefensa; puede en su virtud, ocuparla con sus tropas y el Ayuntamiento confía en su humanidad para que el pueblo no sea saqueado, ni molestados sus vecinos pacíficos".

Efectivamente, a la media noche, salieron de San Salvador las fuerzas republicanas muy diezmadas por las bajas y las deserciones.

Iban al mando del segundo jefe Coronel Antonio José Cañas, pues Arce era transportado en litera o camilla, aquejado del mal de cámaras; pasaron por Olocuilta y Zacatecoluca en número de 800 combatientes; luego ocuparon San Vicente y San Esteban Catarina; y finalmente Sensuntepeque, donde un cólico hepático paralizó la acción de Cañas.

El ejército, si así podía llamarse a aquel hospital ambulante, siguió bajo las órdenes del Coronel Rafael Castillo, y ocupó el pueblo indígena de Gualcince (Honduras). Cubiertos, tan sólo por su honor, su lealtad y sus armas, los sansalvadoreños tuvieron que capitular el 21 de febrero de 1823 ante un ejército victorioso, de 2,000 soldados, comandados por el Brigadier Vicente Filísola.

Las Fuerzas Armadas de "la provincia heroica que le hizo frente al que se llamó Emperador de México", como diría más tarde el Coronel Rafael Castillo, fueron puestas a discreción, licenciados los soldados y dados de baja sus jefes y oficiales: "Concluida la guerra - dijo Filísola al gobierno imperial, en parte fechado en San Salvador el 26 de febrero de 1823-, no queda fuerza alguna armada ni dispersa, ni reunión de hombres sin armas, quedando al servicio de la nación, 36 cañones de todos calibres, más de 1,000 fusiles, algunas carabinas y otras armas". La sombra del Imperio cubrió a la Patria con negros crespones, pero la lucha desigual no había sido

en vano: el partido republicano que se derrumbaba en San Salvador por la acción de las armas imperiales, resurgía en México y hundía para siempre, en el oprobio, el trono de un tirano aventurero, "Por un acontecimiento maravilloso - escribía don José Francisco Barrundia- San Salvador no fue subyugado sino cuando cayó el tirano (Iturbide)".

Caído el imperio mejicano, Centroamérica se constituyó en República Federal y El Salvador en uno de sus Estados, el 12 de junio de 1824 San Salvador fue erigida en capital del Estado de El Salvador. De marzo a septiembre de 1828, resistió invicta el sitio que le impuso el ejército federal.

San Salvador fue capital de la Federación Centroamericana de 1834 a 1839 y fue destruida por el terremoto del 16 de abril de 1854 y Durante la colonia, los pueblos salvadoreños fueron destruidos por los desastrosos terremotos de 1575, 1592, 1625, 1648, 1719 y 1815.

A partir de esa fecha la alcaldía Municipal de San Salvador ha estado bajo el gobierno de diferentes Alcaldes, así mismo, los servicios que se brindan han venido evolucionando a través del tiempo, aunque siempre los gobiernos municipales prestaban sus servicios en una forma concentrada.

Fue hasta el 16 de Enero de 1992 con la firma de los acuerdo de paz que existió la posibilidad para que el partido FMLN, luego de superados los obstáculos políticos, el uno de septiembre de 1992 firmara la escritura pública de fundación legal como partido político, contando como testigos de ese acto histórico a Monseñor Arturo Rivera y Damas, Arzobispo de San Salvador y Monseñor Gregorio Rosa Chavez, y fue hasta el 14 de diciembre de ese año, un día antes de finalizado formalmente el cese del enfrentamiento armado, que el Tribunal Supremo Electoral admitió su registro legal y le otorgó al FMLN la personería jurídica.

En 1997 en las elecciones para diputados y Alcaldes el FMLN gano la comuna capitalina y desde la toma de posesión, el Concejo municipal se propuso instalar un Gobierno Democrático iniciando de inmediato un proceso de Modernización cuyos propósitos fundamentales eran:

- Maximizar el aprovechamiento de todos los recursos con generación de más ingresos y menos costos.
- Procurar la satisfacción de todos los contribuyentes y ciudadanos a través de mejorar la calidad y el acceso a los servicios. Incorporar la Participación Ciudadana en el quehacer y en la toma de decisiones en la Administración Municipal. Dicho proceso de Modernización se centraría en la Desconcentración de la atención a los ciudadanos y la administración de los servicios, trasladando la operación de los servicios a la inversión privada o entes municipales, en aquellos casos que por razones de eficiencia e interés de los ciudadanos, resulte más conveniente. Con esta transformación de la organización libera a los órganos de gobierno y dirección superior de muchas tareas administrativas y operativas, con ello estarían concentrándose en la toma de decisiones, así como la planificación y conducción estratégica de carácter funcional, buscando mejorar el cumplimiento de las competencias actuales y ampliar su ámbito.

Sub-Fase I Enero-Mayo 1998

- Se Constituye la Mesa de Participación Ciudadana para la Desconcentración.
- El Concejo Municipal y El Alcalde definen Desconcentración y Descentralización.
- Se toma acuerdo político de Desconcentrar los Servicios Municipales.
- Se conforma Comité Técnico para la Desconcentración.

- Se identifican los Servicios a Desconcentrar

Sub-Fase II Junio-Octubre 1998

- Se toma el Acuerdo sobre la División Territorial.
- Se depura la lista de los servicios a Desconcentrar.
- Definición de la infraestructura para las Delegaciones.
- Se Selecciona el Recurso Humano a desconcentrar.
- Se presenta al Concejo Municipal la 1ª Propuesta de la Estructura Orgánica de las Delegaciones.
- Se presentan al Concejo Municipal los 1º Manuales de Organización, Funciones, Normas y Procedimientos elaborados.

Fase I Noviembre 1998/Abril 1999

- Apertura de la Delegación Municipal N° 3.
- Apertura de la Delegación Municipal N° 5.
- Evaluación de la Organización y Funcionamiento de las Delegaciones 3 y 5.
- Apertura de las Delegaciones 1, 2 y 4.
- Sistematización de la experiencia.

Servicios prestados inicialmente en las Delegaciones

- Saneamiento Ambiental
 - Barrido de calles
 - Saneamiento de quebradas

- Limpieza de tragantes y pozos de aguas lluvias.
 - Limpieza de cunetas aceras y arriates
- Administración y finanzas
 - Cajas Asesoría en cuentas corrientes
 - Asesoría en pago de impuestos.
- Parques y Zonas Verdes
 - Servicio de mantenimiento de parques y zonas verdes.
 - Talas y podas públicas.
 - Arborización.
 - Educación ambiental
- Desarrollo Humano
 - Atención a Comunidades
- Control Territorial
 - Permisos de construcción.
 - Ornato
 - Asesoría de registros de inmuebles
- Cuerpo de Agentes Metropolitanos
 - Recibir y canalizar denuncias
- Registros y Servicios
 - Cédulas de Identidad Personal 1ª vez
 - Cambio de domicilio
 - Asentamientos de Nacimientos
 - Carnet de minoridad

- Renovación Urbana
 - Proyectos menores de ₡ 30,000.00
 - Supervisión del alumbrado público

II Fase de la Desconcentración Julio 2000/ Julio-Agosto 2001

- Desconcentrar lo desconcentrable
- Mejorar eficientizar los servicios
- Institucionalizar la desconcentración
- Mejorar y diversificar las fuentes de ingresos
- Aportar a mayores y mejores niveles de tranquilidad
- Zonificar los distritos.
- Más participación y protagonismo de ciudadanía
- Aperturar delegación 6; estudiar e implementar nuevos mecanismos de atención subdistritales o zonales
- Ser el escenario de ejecución del gran proyecto de Recuperación y Desarrollo de Áreas Críticas.

1.5.2 El origen de la red vial en San Salvador y la evolución de su mantenimiento.

El inicio de carreteras en la historia de El Salvador, data desde 1528, fecha en la cual fue fundada por los españoles la Villa de San Salvador, en la cual tardaron quince días en trazar las calles, plazas e iglesias, en ese entonces las calles de los diferentes poblados eran únicamente de tierra y las principales, reforzadas de piedra, ya que el vehículo de transporte utilizado eran los carretones o caballos.

La modernización de la infraestructura de transporte que comenzó con los ferrocarriles también se pudo apreciar en las principales ciudades de San Salvador y Santa Ana. Las carretas y carruajes que llevaban a las personas de un punto de la ciudad a otro, fueron reemplazados primero por tranvías de tracción animal y

después por tranvías eléctricos. Ya en la década de 1920 fueron asfaltadas las principales calles de San Salvador, y la mejoría de las calles obedecía también a otra consideración fundamental: la llegada del automóvil allí por 1915 y pocos años más tarde, del camión y del autobús.

A partir de entonces el crecimiento de la infraestructura vial urbana e interurbana ha ido incrementándose aceleradamente, de acuerdo a la expansión de centros industriales, de producción, de servicios así como de los habitacionales, prueba de ello es la ampliación de la mancha urbana en la ciudad de San Salvador, la cual siempre se ha considerado la principal fuente generadora de crecimiento económico del país, esto genera una demanda de servicios, especialmente de comunicación y transporte, ya que sin ellos no se puede lograr la movilidad de productos para su comercialización, además de que influyen directamente en los costos de los artículos a través de los importes en concepto de producción.

Nos remontaremos al año 1932 en que se dio por terminada la pavimentación de las calles principales de la ciudad de San Salvador.

En aquel año, se creó un Grupo de Mantenimiento de calles, el cual estaba compuesto de ocho hombres, cuya misión consistía en limpiar las tuberías de aguas negras que se obstruían por la poca cantidad de agua, lo mismo que los tragantes y cunetas, ya que debido a la reciente construcción del pavimento, este no daba problemas.

Ya en 1934 empezaron a notarse grietas en el pavimento, tanto en los alrededores del parque Libertad, como en la Avenida Independencia y en algunos lugares de la primera calle, fecha en que realmente comenzó el Mantenimiento de calles.

Estos daños probablemente se debieron a que la mezcla que se colocó en estos lugares fue sobrecalentada ya que la base es de concreto y no sufrió ningún asentamiento.

1.5.3 Origen de los recursos institucionales para el mantenimiento vial.

Al principio en el año de 1934 , se usaron herramientas tales como: carretillas de mano, picos, palas, cinceles y apisonadores de hierro.

El material que se utilizó fue mezcla en caliente, el cual se elaboraba en la planta que sirvió para la pavimentación general.

El único transporte de que se disponía era un carretón de mano, y el personal en esta época subió a la cantidad de veinte hombres.

Otros cambios, que merecen tomarse en consideración, fueron la elaboración a mano de la mezcla, calentando únicamente el asfalto y empleando los agregados en frío.

En 1944 se empezó a probar la mezcla en frío con asfalto RC-2 la cual se ha seguido usando hasta el presente por su facilidad en la elaboración y empleo, y los buenos resultados que se obtuvieron mientras el volumen del tráfico no se hizo tan intenso.

En 1954, además de contar con cuatro camiones y un personal de aproximadamente ochenta hombres, se empezó a usar aplanadora en los trabajos de Mantenimiento los cuales ya tenían cierta importancia, por haber daños dispersos en toda la ciudad.

Ya en 1957 los daños en las calles empezaron a ser de consideración y desde entonces han ido en aumento cada año en una forma acelerada.

En 1960 se comenzó a revestir por primera vez algunas calles, entre ellas la Avenida Juan Bertis de Villa Delgado y la calle Modelo.

El trabajo que había desarrollado la Sección de Mantenimiento en los últimos diez años hasta 1965 ha comprendido los siguientes aspectos.

Reparación de pavimentos; por desperfectos de cualquier tipo ya sean hundimientos debido a fallas en las bases, carpetas o sellos y además también debido a fallas por derrames en tuberías de todo tipo, Aguas Lluvias, Agua Potable indiscriminadamente, e instalaciones nuevas.

Construcción en pequeña escala, de pavimentos, de cordones, de empedrados en calles alejadas del centro; colocación de tuberías de aguas lluvias.

Revestimiento de calle colocación de capas con sello periódicamente en las calles con mayor tráfico.

El personal que ha estado laborando en muchos casos ha sido el personal llevado de los trabajos de construcción y desde 1960 hasta 1965, ha estado compuesto por cinco grupos distribuidos de la siguiente manera: cuatro grupos en trabajos de reparación o reconstrucción de regular magnitud y un grupo llamado ambulante cuya función ha sido efectuar reparaciones menores dispersas en toda la ciudad.

El equipo con que contó el Mantenimiento de esa época, fue: una aplanadora, seis camiones y dos concreteteras.

Procedimientos: no se seguía ninguna técnica especial y las reparaciones eran similares en sistema a las de construcción o aun menores en todos los casos en que se reparaba pavimento de concreto asfáltico y se ponía mezcla en frío con RC-2 o se reparaba pavimento de concreto con mezcla asfáltica.

Los Materiales empleados regularmente eran: a) asfalto RC-2; b) asfalto trinidad en muy raras ocasiones y elaborado calentando el asfalto en calentadores portátiles y mezclando con el agregado frío; c) agregados pétreos con características físicas muy variables entre una y otra clase.

1.5.4 Orígenes institucionales del mantenimiento vial

a) Creación de las primeras instituciones encargadas del mantenimiento vial.

En 1905 es creada una oficina bajo el nombre de Cuerpo de Ingenieros Oficiales. A esta oficina le correspondía la Dirección General de Obras Publicas como dependencia directa del Ministerio de Fomento, con la salvedad de que los trabajos de caminos eran realizados por el Ministerio de Gobernación. A este le correspondía la inmediata inspección técnica en la ejecución de todas aquellas obras que sin ser nacionales se auxiliien con fondos del tesoro publico, asignándole funciones de ejecución y mantenimiento de las obras publicas, así como la construcción y mantenimiento de los edificios destinados al Servicio publico, y en general, todas las obras de ornato y mejora de las poblaciones de la República, entre otras.

En 1916 el Poder Ejecutivo considerando la necesidad urgente de poseer buenas vías de comunicación relacionado con el tráfico de ese entonces, así como por las necesidades individuales, comerciales, industriales y agrícolas del país y estimando que esto debe ser, por su gran importancia, objeto de dirección y estudio especial, totalmente separados del gran numero de trabajos que tenia encomendado el Cuerpo de Ingenieros Oficiales y Dirección General de Obras Publicas, emitió el Decreto de creación de la Dirección General de Caminos, la cual funcionaría como una entidad técnica consultiva, anexa al Ministerio de Gobernación y Fomento, la cual tendría a su cargo todo lo relacionado con las vías de comunicación de la República, puentes y obras que tengan relación con estas.

Fue hasta en 1917, que se emite un Decreto Legislativo de creación del Ministerio de Fomento y Obras Publicas, la cual posteriormente asumirá todas las funciones encomendadas a las anteriores oficinas de regulación vial.

En 1920, la Dirección General de Obras Publicas dentro del ramo de Fomento contaba con una Sección de Caminos, así como una Sección de Arquitectura, Saneamiento y Aguas y una Sección de Caminos, Puentes y Calzadas.

En 1936, la Dirección de Obras Publicas estaba integrada por el Departamento de Hidráulica y Mantenimiento del Servicio de Aguas y de la Pavimentación de la Capital y por el Departamento de Urbanización y Arquitectura.

En 1948, El Ministerio de Fomento y Obras Publicas contaba con la Dirección General de Carreteras.

En 1949, El Ramo de Fomento y Obras Publicas estaba formado por: Secretaria de Estado, Comisión Nacional de Electricidad, Oficina de Cartografía y Geografía, Bodega Dirección General de Obras Publicas, Dirección General de Carreteras.

En 1951, el Ramo de Fomento y Obras Publicas estaba formado por: Secretaría de Estado, Dirección de Bodegas, Talleres y Canteras, Dirección de Caminos, Dirección de Urbanismo y Arquitectura, Dirección de Obras Hidráulicas y Dirección de Cartografía.

En 1952, la Dirección de Urbanización y Arquitectura cambia nombre a Dirección de Urbanismo y Arquitectura.

En 1954, la Dirección de Urbanismo y Arquitectura y la Dirección de Caminos, se convierte en Direcciones Generales dentro del Ramo de Obras Publicas.

Todos estos cambios son producto de la necesidad de ordenar el crecimiento de las ciudades, tanto en su parte arquitectónica como en infraestructura, por lo cual se le encomiendan las funciones específicas de construir, mantener y rehabilitar la infraestructura urbana y vial del país, en esta última se incluyen las carreteras interurbanas, rurales y urbanas; las cuales se constituyen en uno de los pilares que sostiene la economía nacional.

b) El MOPTVDU (Ministerio de Obras Públicas, Transporte, Vivienda y Desarrollo Urbano)

Obras Públicas son aquellas obras que construye el Estado con fondos públicos, con el fin de servir a la comunidad, entre ellas podemos citar las siguientes: calles urbanas, caminos, vías férreas, puertos, aeropuertos, plantas hidroeléctricas, escuelas, hospitales, puentes, edificios públicos, instalaciones de abastecimiento de agua potable, alcantarillados, redes de alumbrado eléctrico, etc.

Para atender estas, se ha creado la Secretaría de Estado correspondiente y que actualmente se llama Ministerio de Obras Públicas, Transporte, Vivienda y Desarrollo Urbana, cuyas funciones han sido determinadas conforme a Ley.

Originalmente funcionó como Organismo anexo a otra Secretaría de Estado con el nombre “Subsecretaría de Fomento”.

Fue denominado de diversas maneras como se indica a continuación:

Hasta 1891 se llamó Ministerio de Instrucción Pública, Fomento y Beneficencia.
En 1892 se llamó Ministerio de Gobernación y Fomento;
De 1893 a 1894, Ministerio de Hacienda, Crédito Público, Fomento y Beneficencia;

En 1887, Ministerio de Hacienda, Crédito Público y Fomento;
En 1899, Ministerio de Gobernación y Fomento;
En 1900, Ministerio de Hacienda, Crédito Público y Fomento;
De 1901 a 1902, Ministerio de Gobernación, Fomento y Agricultura;
De 1903 a 1912, Ministerio de Gobernación, Fomento e Instrucción Pública;
De 1913 a 1914, Ministerio de Gobernación, Fomento y Beneficencia;
De 1915 a 1925, Ministerio de Gobernación Fomento y Agricultura;
De 1926 a 1927, Ministerio de Gobernación, Fomento, Agricultura y Beneficencia;
De 1928 a 1930, Ministerio de Gobernación, Fomento, Agricultura y Trabajo;
De 1931 a 1943, Ministerio de Gobernación, Fomento y Agricultura;
De 1944 1945, Ministerio de Gobernación, Fomento, Agricultura y Asistencia Social;
De 1946 a 1947, Ministerio de Gobernación, Fomento y Agricultura;
De 1948 a 1956, Ministerio de Fomento y Obras Públicas;
Desde Septiembre de 1956, Ministerio de Obras Públicas.

Como puede verse el predominio jerárquico fue ejercido por el Ramo de Gobernación, cuya cartera desempeñaba el Ministro, y quien tenía el poder de decisión.

Con el Decreto # 278 de la Asamblea Nacional Legislativa, publicada en el Diario Oficial del 18 de Diciembre de 1947 se inicio la denominación de Obras Públicas. Dicho Decreto dice así:

La Asamblea Nacional Legislativa de la República de El Salvador, en uso de las facultades que la Constitución le confiere y a iniciativa del Poder Ejecutivo,

DECRETA:

Art. 1° Crease un Ministerio de Estado con la denominación de “ MINISTERIO DE FOMENTO Y OBRAS PUBLICAS” debiendo denominarse la actual Subsecretaria de Fomento “SUBSECRETARIA DE FOMENTO Y OBRAS PUBLICAS”. El presidente de la República en uso de sus facultades constitucionales, determinara los negocios públicos de su competencia.

Posteriormente se modifico el nombre por medio de decreto N° 1059 publicado en el Diario Oficial del 19 de Junio de 1953, el cual dice así:

POR TANTO:

En uso de sus facultades constitucionales y a iniciativa del Poder Ejecutivo:

DECRETA:

Artículo único- Sustitúyase la denominación “ Ministerio de Fomento y Obras Publicas “ a que se refiere el Decreto Legislativo N° 278 Del 9 de Diciembre de 1947 publicado en el Diario Oficial N° 279 Tomo 143 del 18 del mismo mes y año, por la de “MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS”.

FUNCIONES GENERALES

Las funciones del Ministerio de Obras Publicas que están actualmente vigentes, fueron determinadas mediante Decreto Ejecutivo dado en Julio de 1958, el cual, refiriéndose al de Obras Publicas o las de posible conflicto de jurisdicción dice así:

TITULO II

DE LOS RAMOS DE LA ADMINISTRACION PUBLICA Y DE LAS ATRIBUCIONES DE LAS SECRETARIAS DE ESTADO

CAPITULO XII
DE LAS ATRIBUCIONES DE LA SECRETARIA DE OBRAS PUBLICAS

Art. 36- Es de la competencia de la Secretaria de Obras publicas, todo lo que se refiera a las materias siguientes:

- 1) Construcción, Conservación de toda obra publica que no corresponda especialmente a otros ramos de la Administración Central, de las Instituciones Autónomas que de ellas dependen y de los Municipios. Construcción o contratación y control de toda obra publica que le encarguen dichas entidades.
- 2) Supervisión de toda obra publica que emprendan el Estado, las Instituciones Autónomas que de el dependen o los Municipios.
- 3) Vigilancia de las leyes y reglamentos que regulan las construcciones privadas.

Actualmente el Ministerio de Obras Publicas, dentro de su organización cuenta con tres Viceministerios: a) De Transporte, el cual se encarga de la reglamentación del trafico, tanto rural como urbano, así como de los transportes aéreos, terrestre y marítimos; b) De vivienda y Desarrollo Urbano, que se encarga de todo lo relativo a las proyecciones de desarrollo urbano, planificación y ejecución de los diferentes programas, cuyo objetivo primordial es disminuir el déficit habitacional del país; y c) De Obras Publicas, que es el encargado de dirigir la planificación, construcción, rehabilitación, reconstrucción, ampliación, expansión y mantenimiento de la infraestructura vial del país.

c) El FOVIAL (Fondo de Conservación Vial)

Nace el 30 de noviembre de 2000 como resultado de una visión de largo plazo del Gobierno, con el apoyo decidido de un grupo de funcionarios y asesores que se tomaron la tarea de impulsar este proyecto de Nación.

El primer gran obstáculo fue que la aprobación de la Ley no incluyó el cargo al combustible, con lo cual nacía una Institución sin una fuente de recursos financieros permanente y sumado a ello, el capital semilla que dispuso la ley para iniciar operaciones, tuvo que ser reorientado para los programas de remoción de derrumbes y escombros por los terremotos del 13 de enero y 13 de febrero de 2001. En otras palabras, a finales de febrero de 2001, el **FOVIAL** no tenía ni el capital semilla ni mucho menos el ingreso por cargos al combustible. Esto hacía ver un panorama incierto y poco alentador y con pocas o nulas probabilidades que la nueva institución realmente funcionara.

El Consejo Directivo del FOVIAL sostuvo su primera reunión el 16 de marzo del año 2001 y a pesar de todas las adversidades planteadas, coordinó una estrategia, así se siguió trabajando fuertemente hasta conseguir que, casi un año después, el día 31 de octubre de 2001, se aprobara una reforma a la ley y con ello el financiamiento oportuno con una tasa de contribución de US \$ 0.20 por galón.

Además, durante todo este período, el Consejo Directivo y el grupo asesor continuó trabajando en la organización del **FOVIAL**, creyendo firmemente que se lograría el financiamiento, con lo cual se logró que en Noviembre de 2001 se implementara, en coordinación y con fondos del MOP, los primeros ocho proyectos de Mantenimiento Periódico, gracias a estos proyectos, los usuarios de la red vial vieron resultados tangibles de inmediato.

Mientras se ejecutaban estos primeros trabajos, se inició la preparación de los proyectos de Mantenimiento Rutinario y Periódico que ejecutaría el **FOVIAL**, ya como una institución autónoma y con recursos propios. En enero del año 2002, siempre con fondos del BID, se contratan 6 consultores más y comienzan a verse los primeros resultados.

El día veintidós de febrero del dos mil dos se aprueba el presupuesto general de la nación y cuatro días más tarde, se inicia el proceso de licitación, con el resultado

que el día 3 de mayo de 2002 se da la Orden de Inicio a los primeros cinco proyectos de Mantenimiento Periódico con una cobertura de 172 kilómetros y el día 1 de junio de 2002, se da la orden de inicio a los proyectos de Mantenimiento Rutinario, distribuidos en 15 grupos de vías pavimentadas e igual número de grupos de vías no pavimentadas, cubriendo con ello un total de 2,344 kilómetros de carreteras pavimentadas y 2,077 kilómetros de carreteras no pavimentadas.

En la actualidad, el **FOVIAL** es una institución con una estructura organizativa horizontal de tan sólo 47 empleados, y con una ejecución presupuestaria en la cual el 98% de los recursos se invierten en proyectos y sólo el 2% en gastos de operación y administración.

La institución proporciona **mantenimiento al 100%** de la red vial nacional prioritaria, tanto de vías pavimentadas como no pavimentadas, cubriendo un total de 6,073.22 kilómetros en todo El Salvador, de los cuales 3,017.28 kilómetros son pavimentados y 3,055.94 son no pavimentados.

A través de **FOVIAL** se realizan 4 importantes programas de mantenimiento: Rutinario, Periódico, Puentes y Obras de paso y Seguridad vial.

Desde un punto de vista institucional, la responsabilidad del FOVIAL se describe en el artículo 5 de la ley de creación de la misma, en la que se encuentra que “tendrá como responsabilidad administrar eficientemente los recursos financieros que le corresponden, realizar un nivel adecuado de servicio de conservación en la Red Vial Nacional Prioritaria Mantenible para mantener una adecuada comunicación con los usuarios de las vías y dar cuenta pública de sus acciones al menos una vez al año”.

1.6. MARCO DOCTRINARIO

1.6.1 La competencia Administrativa

El termino competencia proviene del latín “competentia” que deriva de “competens” que significa competente. En este sentido y en forma general, el termino “competencia” tiene diversas acepciones tanto en el campo económico, jurisdiccional y administrativo entre otros; y es por ello, que enunciaremos algunas definiciones sobre este concepto a fin de utilizar de una mejor forma el concepto dicho, para los usos de este trabajo.

En el campo económico, la competencia puede entenderse como la rivalidad existente entre dos o varias personas que persiguen un mismo asunto o negocio.

En el campo judicial, la competencia se refiere a la facultad, idoneidad o potestad que el Estado concede a los jueces para administrar justicia.

Desde el punto de vista administrativo, por competencia se entiende la capacidad que tiene una autoridad para conocer sobre una materia o asunto determinado.

La Competencia Administrativa se caracteriza por lo siguiente:

- a) Por ser **EXPRESA**: Es decir que debe estar contemplada en cualquiera de las fuentes de Derecho, entiéndanse por estas a La Constitución, La Ley Secundaria, etc. Dichos cuerpos normativos han de manifestar de forma general la primera, y en forma especifica la segunda, lo que incumbe a cualquier institución.

- b) Por ser **IMPRORROGABLE**: O sea que se halla establecida y surge de una norma jurídica y por tal razón, nadie puede disponer de ella sino de la forma que la Ley lo establezca. Es decir, que ninguna autoridad o funcionario, podrá disponer arbitrariamente de la misma.

- c) Es **IRRENUNCIABLE**: Es decir que debe ejecutarse no pudiendo declinarse su cumplimiento; no puede alegarse bajo ninguna circunstancia su no cumplimiento. Ello no impide que el órgano competente celebre concesiones o cualquier otro contrato con otra entidad pública o privada a efecto de ejecutar las obras que son de su incumbencia.

En la práctica, estas características, no pueden verse en forma aislada, sino que se observan de forma simultánea si el órgano competente actúa conforme lo establece la Ley.

La Competencia Administrativa puede ser considerada desde dos puntos de vista: El Subjetivo y el Objetivo:

- a) **SUBJETIVAMENTE**: Por competencia se entiende cualquier atribución dada a determinada persona, autoridad, organismo o entidad para conocer de ciertos asuntos.

- b) **OBJETIVAMENTE**: La competencia es el conjunto de normas que determinan la atribución a una determinada persona, autoridad, organismo o entidad.

1.6.2 Los Conflictos de Competencia

A medida que la sociedad ha ido evolucionando y tecnificando, el Estado se ha visto en la necesidad de crear una serie de instituciones ya sea como entes centralizados o autónomos, para dar una respuesta satisfactoria y acorde a las crecientes demandas de servicios públicos que demanda la población, (no obstante existir ciertas políticas de privatización de los servicios públicos), lo que ha generado el surgimiento de entidades especializadas con una diversidad de atribuciones, gestión que no ha sido coordinada ni integrada.

La existencia de distintas actividades estatales y la multiplicidad de entidades gubernamentales con funciones específicas y la falta de sistematización de la normativa jurídica que señala atribuciones a cada una de estas, explica el nacimiento de conflictos de competencia, cuando dos o más entidades estatales centralizadas o descentralizadas pretenden intervenir en un mismo asunto o pretenden apartarse de su intervención en el.

Los conflictos de competencia llamados también cuestiones de competencia son “aquellas disputas que surgen entre dos o más autoridades, órganos o instituciones respecto de cual de ellas es la competente para conocer de un determinado asunto; o los que tienen lugar cuando una o varias autoridades se declaran incompetentes para conocer una determinada cuestión.

Cuando existe alguna controversia o contienda entre dos o más entidades, órganos o instituciones sobre la pertenencia de un asunto a su respectiva esfera de atribuciones, es decir cuando dos o varias entidades se atribuyen simultáneamente la pertenencia en la ejecución o realización de una determinada obra o asunto, en este caso el conflicto se denomina **CONFLICTO DE COMPETENCIA POSITIVO**.

También existen cuestiones de competencia cuando dos o más instituciones, personas o autoridades se niegan a conocer de determinada cuestión, en cuyo caso se trata de un CONFLICTO DE COMPETENCIA NEGATIVO, llamado también, conflicto de no conocer.

1.6.3 La Descentralización de Servicios Públicos por parte del Estado

En el ámbito de la organización y administración pública, la descentralización es un tema de interés desde el punto de vista de la formulación y ejecución de las políticas públicas, sobre todo cuando los Gobiernos Centrales se deslindan de competencias que tenían bajo su control, tales como los servicios de salud comunal, explotación y alcantarillado de agua potable, conservación y mantenimiento de la red vial, entre las principales, en el marco de la modernización del Estado. Asimismo, el tema desarrollo local le complementa en interés e importancia de forma natural, porque es una de las justificaciones que se argumenta normalmente en los procesos de descentralización, siendo éste un fenómeno que se profundiza a partir de la década de los años noventa en la realidad mundial, regional centroamericana y en El Salvador, en lo particular.

La descentralización es el proceso de transferencia de funciones y actividades desde el gobierno central hacia los gobiernos locales con la finalidad de optimizar el uso y administración de recursos materiales, financieros y humanos en la producción de bienes públicos y en la prestación de servicios públicos que demanda la sociedad. El significado de descentralizar en el gobierno conlleva cambios a nivel organizacional, en los que se promueve la eficiencia técnica y económica, generalmente en el marco de la reforma y modernización del sector público, por cuanto, debe fortalecerse o crearse las instituciones y su marco legal que cumplirá con las distintas visiones y misiones, como elementos del

planeamiento estratégico en el ámbito de la educación, salud, financiero, organización productiva, infraestructura básica, entre las principales.

Con relación a la implementación de la política de descentralización y sus resultados en la organización del sector público a nivel mundial, en todos los países que se ha puesto en marcha esta modalidad de modernización estatal. Pueden encontrarse caracterizaciones positivas y beneficios sociales, y otras que señalan los peligros de la descentralización, ubicados en aspectos de ineficiencia, burocratización, sistemas de información y tecnología obsoleta, y otros aspectos propios que limitan los beneficios de la misma, encontrándose hasta procesos regresivos que han recorrido el circuito centralismo-descentralización-centralismo, como ha ocurrido en China a partir de 1994, según hallazgos de estudios académicos del Banco Mundial, Fondo Monetario Internacional y Banco Interamericano de Desarrollo. Pese a ello, en la sociedad salvadoreña existe una opinión unificada acerca de que la descentralización de las funciones y competencias gubernamentales hacia los gobiernos locales es una necesidad social.

El hecho histórico que mejor representa el apoyo gubernamental ocurre hace cuatro años, cuando se crea el Fondo para el Desarrollo Económico y Social de los Municipios (FODES), manifestando. La Corporación de Municipalidades de la República de El Salvador (COMURES) en una publicación reciente manifiesta: “En el mundo entero el centralismo de Estado está en crisis, por ello tanto en el Estado como en la empresa privada se tiende a descentralizar. Su naturaleza es eminentemente política. La descentralización lleva a la eficiencia en la administración pública y a mayores niveles de democracia participativa de las comunidades y de desarrollo local”. También, el Gobierno de la República hace suya la idea de la descentralización, diseñando estrategias y políticas, y dirigiendo y coordinando acciones institucionales para la optimización de la misma, las que se exponen más adelante.

Debemos comprender que el desarrollo local es el resultado esperado en términos de producción de bienes públicos para las comunidades y la prestación de servicios públicos que las distintas municipalidades entregan a sus comunidades con el objetivo de elevar las condiciones económicas, sociales, culturales y de participación ciudadana, tratando de impactar positivamente elevando la calidad de vida de la población.

El gobierno salvadoreño formula e implementa el interés gubernamental en materia de descentralización mediante la elaboración y divulgación de la Política de Descentralización, siendo la Secretaría Técnica de la Presidencia de la República la instancia de formulación estratégica, coordinación en la implementación, seguimiento y evaluación de la misma.

A continuación se reproduce literalmente el contenido de la Política de Descentralización, con la finalidad de divulgar íntegramente el planteamiento gubernamental en esta materia:

“La modernización del Sector Público, tiene como un área de vital importancia la descentralización, ya que introduce cambios sustanciales en la forma de gestión de las instituciones públicas y contribuye a transformar el rol y estructuras de las mismas, permitiendo que los servicios lleguen a la población más oportunamente y con mejor calidad. Simultáneamente, la descentralización potencia y fortalece las capacidades locales y abre espacios a la participación ciudadana en la identificación de necesidades y soluciones para el propio desarrollo de las localidades, municipios, departamentos y regiones.

Debido a que el término “descentralización” es utilizado con diferentes significados, para los fines de esta política se definirá como el “proceso mediante el cual se transfieren competencias, recursos y capacidad de decisión entre diferentes niveles de organización del Gobierno Nacional y desde éste a otras entidades o a otros niveles de Gobierno”.

Para orientar este proceso se hace necesario establecer la política de descentralización que comprende y propone las siguientes modalidades para su aplicación:

- **Desconcentración:** Relativa a la redistribución de la capacidad decisoria en el manejo de recursos y prestación de servicios entre diferentes niveles de organización del Gobierno Nacional. Ejemplo: oficinas departamentales o regionales de Ministerios o Autónomas, creadas para prestar servicios o facilitar trámites, evitando el desplazamiento de las personas a la capital, como es el caso de las Oficinas Departamentales de Educación.
- **Delegación:** Transferencia total o parcial de funciones, recursos y capacidad de decisión del Gobierno Nacional a otros entes no controlados totalmente pero responsables ante éste por sus propias leyes o por convenios o contratos de gestión. Esta modalidad incluye acuerdos de entidades del Gobierno Nacional con las Municipalidades para que éstas últimas presten servicios o realicen inversiones que corresponderían al Gobierno Nacional. Ejemplo: delegación de la administración de un servicio como el agua a una empresa mixta, como es el caso de Tetralogía; el servicio de educación a directivas de padres de familia como en el caso EDUCO y servicios de salud a ONG's como FUSAL, en San Julián, Sonsonate.
- **Devolución:** Transferencia definitiva de poderes del Gobierno Nacional a los Gobiernos Locales para prestar servicios, obtener recursos y decidir independientemente. Ejemplo: caminos, si al definirse claramente las competencias y cambiar el marco legal existente, se transfiere parte de la red de caminos rurales, con sus correspondientes recursos, las municipalidades serían las responsables de su rehabilitación y mantenimiento.

En el proceso de descentralización existen diferentes principios que deben regirlo, entre los cuales se encuentran:

a) Partir de realidades y proximidad al ciudadano

El traslado de competencias a otras entidades o niveles de gobierno, así como la prestación de los servicios debe responder a lo que se demanda y a las capacidades que se tienen en el nivel territorial. Es importante atender las demandas sociales de los ciudadanos, como por ejemplo: agua, caminos, salud, etc., ya que en esa medida la descentralización tendrá mayor éxito.

Entre más cerca se encuentre la población al “ente” responsable de la toma de decisiones, éste tendrá una capacidad de respuesta más ágil, más eficiente y eficaz a los problemas que se presenten en la localidad.

b) Incrementar y hacer más efectiva la participación ciudadana

La descentralización debe facilitar los mecanismos que permitan a las municipalidades, a las organizaciones de la sociedad civil y a los grupos comunitarios trabajar coordinadamente y pasar de la detección de necesidades y planteamiento de demandas, a la formulación de propuestas viables y a la implementación de planes de acción.

Si bien el reto es aumentar los niveles de participación ciudadana, también debe buscarse una mayor efectividad de la misma, propiciando el desarrollo de espacios en las localidades para que, de forma ordenada e institucionalizada, los ciudadanos puedan opinar, participar en la toma de decisiones del Gobierno Local y Nacional y ejercer la contraloría social sobre las labores gubernamentales. Se trata de darle direccionalidad al protagonismo de los ciudadanos en la búsqueda de mejorar sus condiciones.

c) Subsidiariedad

Este principio en esencia plantea que debe fomentarse y animarse a que las

unidades más pequeñas dentro de la sociedad (individuo, familia, barrio, cantón, municipio, etc.) asuman, hasta donde les sea posible, por sí mismas la responsabilidad de solucionar sus problemas y proveerse de los recursos que requieren para satisfacer sus necesidades y aspiraciones. En este sentido, el Gobierno sólo debería intervenir en aquellos casos en que estas unidades no puedan, en sus condiciones actuales, resolver sus problemas y proveerse de los medios para satisfacer necesidades y aspiraciones socialmente válidas.

d) Claridad de roles y complementariedad entre el nivel nacional y local del gobierno

El proceso de descentralización “por devolución” implica la transferencia de poder, competencias y recursos del nivel nacional a los municipios, bajo el principio de que las decisiones y la política pública se adopten y ejecuten en el nivel que permita una relación más cercana a la población.

Lo anterior requiere que se defina con claridad cuáles son los roles, las competencias y los recursos que le corresponden al nivel nacional y los que les corresponden al nivel administrativo territorial, a fin de efectuar el traslado de responsabilidades, por vía de competencias o funciones, al mismo tiempo que se asignen los recursos para hacerles frente.

El Gobierno Nacional tendrá un rol fundamental de normador, en el sentido que define normas, políticas, y promueve y supervisa su cumplimiento; de facilitador de la actividad productiva, promotor de la sana competencia y el respeto de los derechos de los consumidores; de integrador de esfuerzos y políticas para que exista el mayor grado armonía posible en el logro de los objetivos nacionales. Los entes descentralizados asumirán su nuevo papel principalmente de ejecutores de acciones operativas y podrán asumir además un papel normador a nivel local, como es el caso de los Gobiernos Municipales con las ordenanzas municipales, y en consecuencia

con las normas y regulaciones emanadas del Gobierno Nacional.

e) Flexibilidad y gradualidad

Debido a las diferentes características de los municipios, departamentos o regiones, en lo que se refiere a población, medio ambiente, tamaño, actividades, calidad de recursos humanos, y otros problemas, deben identificarse las capacidades de gestión que poseen par asumir las nuevas responsabilidades y manejar así eficientemente los recursos.

Algunos municipios, localidades o regiones podrán asumir ciertas responsabilidades más temprano que otros, y en la mayoría de los casos se deberá fortalecer las capacidades de gestión de los entes receptores, para que puedan desarrollar o ejecutar las nuevas funciones y responsabilidades.

De cualquier forma, sólo deben asumir aquellas competencias para las que estén en la capacidad administrativa, técnica y financiera, para desarrollar una gestión eficiente y eficaz. Por lo tanto, habrá que considerar un período preparatorio para aquellos que no tengan esta capacidad, a efecto de que sean fortalecidos para ejercerla en un plazo claramente estipulado.

La descentralización debe ser concebida como un proceso en el que gradualmente se van transfiriendo nuevas responsabilidades. Al plantearse como un proceso, se requiere de un programa especialmente diseñado para el fortalecimiento o creación de capacidades administrativa, técnicas y financieras de aquellas instancias receptoras de competencias, funciones y responsabilidades, sean éstas regiones, departamentos y/o municipios.

Asimismo, el programa deberá establecer estándares de oportunidad y calidad con los cuales se deberá desarrollar las funciones. La gradualidad no debe ser utilizada como pretexto para posponer indefinidamente la transferencia de

competencias. El principio de gradualidad requiere que se establezcan plazos y etapas de implementación de una política de descentralización. Las “experiencias piloto”, bien monitoreadas son un instrumento valioso para retroalimentar el proceso de descentralización, en el marco del desarrollo de este principio.

f) Eficiencia y eficacia en el uso de los recursos y en la calidad de los servicios prestados

Cada nivel de organización debe hacerse cargo de aquellas funciones, competencias o servicios que puede prestar de una manera más eficiente y eficaz y con la mejor calidad. Este principio de racionalidad en la asignación de los recursos, debe ser complementado con un criterio de optimización, para hacer un uso pleno de la capacidad existente ya instalada y de lo que se transfiera en el proceso de descentralización.

g) Equidad

Partiendo de la premisa de la experiencia de distintos niveles de desarrollo en el espacio territorial, la descentralización debe contribuir a un propósito de equidad, para que las zonas más marginadas en el territorio nacional reciban los recursos que permitan reducir estas desigualdades espaciales, especialmente mediante la ampliación de la cobertura en los servicios sociales básicos, y para la conservación y protección del medio ambiente.

Esta compensación no debe ir reñida con el planteamiento de que la distribución de competencias y recursos debe ser adecuada a la capacidad que tengan los entes receptores de estos recursos. De tal forma que aquellas localidades que no presenten la capacidad para asumir competencias o recursos, deberán ser sometidos a un proceso de fortalecimiento en áreas de gestión con la finalidad de que adquieran la capacidad.

h) Sostenibilidad

Para que la descentralización sea sostenible, es necesario que los entes receptores de competencias y responsabilidades reciban los recursos técnicos, legales, financieros y administrativos, que les permitan asumir ordenadamente las atribuciones. Sin embargo más importante que los aspectos formales es la apropiación del proceso de descentralización. Por lo tanto, en su implementación es indispensable la búsqueda de mayores niveles de participación ciudadana, que permitan autogestión tanto para su operativización como para su financiamiento en el largo plazo, así como el respaldo legal correspondiente.

i) Transparencia

El proceso de descentralización debe asegurar que la población tenga acceso a la información que ellos consideren más relevante, eliminando la discrecionalidad con la que funcionarios de gobierno (tanto a nivel nacional como local) manejan información, e impulsando una cultura de rendición de cuentas por parte de los funcionarios. Además, en los mecanismos de participación ciudadana debe incluirse, fomentarse y estructurar las bases para la contraloría social.

A continuación se detallan los lineamientos generales de la política de descentralización:

- Definir los criterios sobre las capacidades técnicas, administrativas, financieras, etc., que las entidades receptoras deben tener para proceder a la desconcentración, delegación y devolución de competencias.
- Difundir ampliamente dichos criterios para asegurarse que los receptores tengan acceso a dicha información y conozcan los requisitos requeridos para participar en el proceso de descentralización.

- Cualquier opción de descentralización adoptada por cada institución del Gobierno Nacional, deberá contar con los instrumentos de preparación, capacitación, verificación y evaluación que permitan mantener y mejorar el nivel de calidad de los servicios transferidos.
- En todas las modalidades de descentralización se requiere que los receptores de competencias y recursos, actúen con eficiencia y eficacia administrativa.
- El fortalecimiento de la capacidad de gestión, entendida no solamente en aspectos administrativos sino como en negociación y coordinación con otros actores a nivel local, será prioritario para propiciar la capacidad de asumir nuevas responsabilidades a fin de mejorar las condiciones de vida de las comunidades.
- Para los fines del desarrollo local, la descentralización se constituye en un medio para que las comunidades tengan mayor acceso y reciban servicios con mayor prontitud y calidad.
- Cuando se adopte la modalidad de descentralizar hacia las municipalidades se cuidará de no replicar los esquemas de organización y formas de administración que se intenta eliminar en el Gobierno Nacional, como el exceso de burocratismo o estructuras demasiado complejas.
- Se procurará que las municipalidades incorporen el principio de corresponsabilidad y fomenten la asociatividad y la participación de organismos no gubernamentales, empresas privadas u organizaciones comunales en las actividades que les compete y en las transferidas.
- El proceso de traslado de competencias deberá concertarse y ejecutarse en forma ordenada y gradual valiéndose también para ello de las “experiencias piloto”.

- Con la descentralización se crean condiciones para que los ciudadanos asuman actitudes más comprometidas y responsables con respecto al desarrollo de sus localidades, por lo que los entes receptores deberán establecer mecanismos de comunicación clara e información suficiente, para darle transparencia a la actuación de los actores en el proceso.
- La descentralización por devolución, requiere de una administración municipal eficiente y eficaz, por lo tanto, los criterios y principios de administración financiera, recursos humanos, compras y contrataciones y control gubernamental adoptados por el Gobierno Nacional, deberán ser replicados, cuidando de reducir los procesos burocráticos, en la gestión municipal”.

En esta investigación es importante apuntar que en cuanto a la descentralización de la competencia en cuanto red vial rural se refiere, para un autentico empoderamiento del gobierno local de una gestión local moderna, de la sociedad municipal, la descentralización debe instrumentar el traslado de mas competencias a los municipios: caminos e infraestructura vial rurales.

La infraestructura vial interior de los municipios en general es pequeña y caótica, impidiendo un mejor aprovechamiento del territorio, por tanto una mejor calidad de vida, su desarrollo y mantenimiento por el Ministerio de Obras Publicas, no solo es ineficiente, sino que esta politizada y partidizada.

Para el apoyo a la gestión económica local publica y privada es necesario desarrollar el equipamiento vial, para ello es indispensable transferir competencia y recursos a los gobiernos locales, a fin de cumplir con este cometido. Dejando al MOP las responsabilidades de carreteras principales y grandes obras, como puentes, pasos subterráneos, pasos a desnivel y pasarelas para referir algunas.

1.6.4 Mantenimiento de la Red Vial

El sistema de vías de una ciudad tiene importancia primordial en todos los aspectos que se relacionan con su forma de vida y desarrollo; en una capital como San Salvador, donde se encuentran concentrados los diferentes centros funcionales de un país como son: Gobierno, Educación, Industria, Comercio, Diversión, etc. y además es enlace entre el Occidente y el Oriente del país, crece enormemente la importancia de todas sus vías y la necesidad de que presten sus servicios en forma continua, sin interrupciones de ninguna clase. En este punto es donde entra el mantenimiento, cuya finalidad es cuidar de que todas las calles y avenidas estén en perfecto estado, para la circulación de vehículos y peatones y no interfieran con las necesidades diarias de la ciudad.

El mantenimiento es quizás mas importante que la construcción, por su forma propia de trabajo y debe dársele la importancia que merece o las consecuencias son inmediatas y los problemas surgen con gran rapidez.

El mantenimiento se puede definir como la función necesaria para conservar un objeto útil en perfecto funcionamiento con las menores molestias posibles para los usuarios.

En el caso de una calle, podemos decir que mantenerla es conservarla y preservarla en un estado tal que pueda prestar un servicio completo al tráfico, con la mayor comodidad, seguridad y un mínimo de interrupciones durante su vida útil.

Las condiciones necesarias para un buen mantenimiento son:

Ser preventivo Una de las características principales del mantenimiento debe ser la de prevenir daños mayores en cualquier calle, dando el tratamiento adecuado a su debido tiempo, esto debe decir que debemos que tenemos que tener un conocimiento claro de todos los tipos de pavimentos y obras accesorias que

debemos mantener y así poder organizar el trabajo en una forma adecuada y tratar en lo posible de atacar los problemas con tiempo, y no dejar por descuido que se conviertan en reparaciones costosas, por no saber prever lo que ocurriría.

Ser directo en su solución: Otra característica del mantenimiento, es que debe de tratar de resolver el problema de una vez y no aplicar soluciones temporales que hagan una rutina cara el conservar un pavimento el cual no se le ha buscado el verdadero problema y se repara superficialmente para salir del paso.

Ser rápido en su ejecución: La rapidez es esencial ya que una obstrucción en una vía de mucho tráfico reduce inmediatamente su eficiencia lo cual se traduce en pérdidas para el usuario en general, en forma de más consumo de combustible, pérdida de tiempo, etc. Además que es un peligro constante cualquier tipo de obstrucción en una vía principal.

Ser selectivo: El mantenimiento debe ser selectivo, es decir que debe seleccionarse por orden de prioridad una reparación aunque sea pequeña en una calle principal en perfecto estado, a una reparación muy grande en una calle con muchos daños pero con un tráfico secundario.

Ser ordenado: Debe de haber orden en todo trabajo de mantenimiento desde el momento en que se empieza, es decir tratar de no mezclar las operaciones de preparación, acarreo, desalojo, por que generalmente no se dispone de mucho espacio y es inadecuado estorbar las vías más tiempo de lo necesario por no haber programado el trabajo.

Ser coordinado: Debe haber coordinación desde el momento en que entran en el mantenimiento problemas que deban ser solucionados por dos o más organismos que si no se acoplan pueden llegar a duplicar o triplicar el tiempo de trabajo por no haber un entendimiento adecuado.

Ser adecuado en el procedimiento: El procedimiento a seguir debe ser el adecuado, por que si se coloca un pavimento mas débil que el original en la reparación este fallara en un tiempo mucho menor que el que lo rodea; y si se coloca un pavimento de superior calidad en un área similar al anterior, se estará gastando innecesariamente y rendirá una utilidad mayor porque las áreas falladas adyacentes lo harán inútil.

Ser tecnificado: La técnica del mantenimiento debe tener un nivel superior a la de construcción, desde el momento en que se trabaja en áreas restringidas con menor espacio y en puntos muy visibles y estratégicos en los cuales una pequeña falla por ejemplo, de asentamiento o abultamiento es muy notorio en el conjunto y muy difícil de corregir. Es decir que las tolerancias permitidas son menores que en construcción.

Ser económico: La economía debe estar presente en todos los aspectos del mantenimiento sin sacrificar calidad en absoluto; lo económico debe influir específicamente en los casos en que hay que hacer tratamientos completos para periodos largos y no seguir invirtiendo en pequeñas reparaciones constantemente en las cuales los registros periódicos nos indiquen que es mas barato hacer una sola inversión y cambiar o reconstruir un pavimento muy dañado.

En el caso de San Salvador, es el factor que ha motivado el mayor porcentaje de daños son: el trafico, derrames en las tuberías, colocación de nuevas tuberías, ductos, mantenimiento no apropiado, drenajes insuficientes, envejecimiento del pavimento, defectos propios de la construcción, efectos por sismos.

Desde el punto de vista del mantenimiento se clasificaran las calles de la siguiente manera:

a) primarias:

Las que se llevan el mayor número de vehículos por día con porcentaje alto de vehículos pesados entre ellas están:

- 1- Las de acceso a la ciudad
- 2- De circulación a través de la ciudad
- 3- De circulación en la ciudad

b) secundarias:

Tienen menos tráfico que las anteriores, especialmente de vehículos pesados, pueden ser:

- 1- Comunicaciones entre colonias o barrios
- 2- Calles de la zona del centro de corta longitud
- 3- Calles principales de colonias y barrios

c) terciarias

Son las calles más livianas en tráfico y no dan mayores problemas de mantenimiento

- 1- Calles interiores de las zonas periféricas de la ciudad o de las colonias Pasajes.

1.6.5 Sistemas de Gestión de Mantenimiento de la Red Vial

La importancia del conocimiento de los sistemas de Gestión de Mantenimiento de la Red Vial, es que estos podrían convertirse en los métodos utilizados por cualquiera de las instituciones encargadas al mantenimiento de calles en el país, por tanto su conocimiento permitiría el estudio de cada uno de ellos para su posible utilización, siempre y cuando se adecue a las posibilidades reales de cada institución, entre ellos podemos mencionar:

a- Mantenimiento por Administración Directa

Esta modalidad de conservación normalmente efectúa operaciones de conservación rutinaria (reperfilados, bacheos, limpieza de fajas, etc), excepcionalmente obras de conservación periódica.

Mediante este sistema, personal, maquinas y equipos administrados directamente por las agencias publicas.

El manejo de la información de la administración directa es a través de algún sistemas de administración de mantenimiento que permite controlar las cantidades de obras ejecutadas y los costos monetarios de dichas obras.

La presencia de la administración directa es muy importante especialmente en situaciones de emergencia, donde se necesita una gestión rápida y eficaz, con apoyo de personal, maquinas y equipos.

b- Mantenimiento mediante contratos tradicionales

Mediante este sistema de contratación se necesitan trabajos de conservación periódica (sellos bituminosos, resellado de juntas, recebo de calzadas y bermas granulares).

De acuerdo a esta modalidad se encarga a una empresa contratista generalmente mediante propuesta publica, efectuar tareas de conservación definidas en cantidad y calidad en un cierto tramo determinado de caminos en el tiempo necesario para efectuar dichas obras.

Los proyectos que se ejecutan normalmente por este sistema son definidos técnicamente por las agencias publicas.

c- Mantenimiento por medio de contratos globales

Los contratos de conservación global comprenden principalmente la ejecución de operaciones de conservación rutinaria y obras de conservación periódica (que son de menor costo dada la mantención rutinaria permanente), con lo que se recupera el Standard de los caminos. Si la red no está en condiciones de ser conservada y requiere de rehabilitación previa, esto se incluye en el contrato.

Cubren una red de caminos de hasta 400 kilómetros formando en lo posible un circuito (caminos aledaños), con diferentes carpetas de rodadura. Reúnen un buen número de pequeños contratos en uno solo con las siguientes ventajas de tipo administrativo y económicos.

El primer contrato que se licita es de corto plazo (por ejemplo un año) logrando mantener una atención permanente y oportuna sobre la red; posteriormente puede extenderse el periodo (a dos o tres años) en los siguientes contratos. Estos contratos normalmente son a precios unitarios.

d- Mantenimiento por niveles de Servicio

Están orientados a conseguir un determinado nivel de servicio, es decir, al logro de todas aquellas características que debe presentar un camino para ofrecer al usuario un tránsito expedito y seguro, dadas sus condiciones de diseño, por lo que cada elemento del camino (faja, calzadas, bermas, saneamiento, obras de arte, señalización, etc.) se define las condiciones mínimas a exigir para que este responda a las exigencias.

Esta modalidad está enfocada principalmente a la red vial más importante del país (red pavimentada).

Los contratos de conservación por nivel de servicio comprenden normalmente obras de conservación, rehabilitación, mejoramiento y emergencia.

Los contratos de conservación por nivel de servicio son contratos de mediano plazo (del orden de 5 años) y la magnitud de la red contratada es de, aproximadamente 250 a 500 Kms. de longitud, en zonas geográficas y territoriales definidas.

Los caminos deben contar inicialmente con una estructura mínima, de tal forma que la red pueda presentar el nivel de servicio requerido, mediante labores de conservación rutinaria y periódica.

e- **Mantenimiento con Microempresas**

Esta modalidad consiste en entregar la responsabilidad del mantenimiento de un camino, tramo o red de caminos a una Microempresa formada para este efecto.

En ocasiones se les provee de maquinaria, en préstamo bajo su responsabilidad, por lo que las microempresas deben financiar tanto la mantención, como la operación de maquinaria.

Cada equipo será responsable de mantener anualmente una red de alrededor de 300 Kms. de caminos, generalmente secundarios.

f- **Mantenimiento mediante concesiones a privados**

Los contratos de Concesiones privadas de obra Publicas nacen como una respuesta a la necesidad de construir, mejorar, rehabilitar y mantener caminos, dados los insuficientes recursos públicos, en comparación con

las posibilidades de financiamiento privado. Existen sin embargo, experiencia en curso de concesiones solo de labores de mantenimiento de caminos preexistentes.

Obedece a un grado superior de los contratos por nivel de servicio, en que el privado invierte y realiza las obras y labores contratadas, recibiendo a cambio la posibilidad de operar el camino, gestionándolo y asumiendo la responsabilidad del mantenimiento por un periodo tal que le permita recuperar su inversión y obtener una rentabilidad adecuada de los recursos invertidos, normalmente mediante los ingresos que genera la recaudación de peajes.

CAPITULO II

2- COMPETENCIAS DEL MOP Y AMSS, RESPECTO A LA REPARACION DE LA RED VIAL EN SAN SALVADOR

2.1 Competencias Municipales.

Se refiere al conjunto de atribuciones que en forma expresa le confiere a los Municipios el Estado por medio de la Constitución, los tratados, las leyes y los reglamentos. Es decir, y tal como lo manifiesta Rafael Bielsa, “la competencia es un poder legal atribuido a un Órgano del Estado o de otra institución por el reconocida (en este caso, el municipio) para actuar, decidir o ejecutar.

La Constitución al describir las atribuciones y/o facultades propias de los Municipios, señala en los artículos 204 y 206, algunas de las competencias de los Municipios, como cuando por ejemplo enuncia “la facultad de decretar su presupuesto de ingresos y egresos”; “la facultad de crear, modificar y suprimir tasas y contribuciones especiales”; la facultad de nombrar y remover a los empleados y funcionarios de sus dependencias”; “la facultad de decretar las ordenanzas y reglamentos locales”; “la facultad de elaborar sus tarifas de impuestos y las reformas a los mismos”. Es decir, que las anteriores, son facultades o atribuciones que expresamente contempla la Constitución y que competen a las Municipalidades.

Como ya se ha mencionado anteriormente, el Código Municipal contempla en forma dispersa las facultades y atribuciones propias de todo Municipio a partir del artículo 3 en adelante; aunque pareciera que el artículo 4 las enumerara taxativamente; situación que hasta cierto punto es ambigua pues es objeto de discusión el hecho que además de las atribuciones del artículo señalado, existen otras mas, las cuales se deducen del numeral 30 del ya mencionado artículo 4 del citado Código Municipal, que en forma genérica expresa que “compete a los municipios, los demás que sean propios de la vida local y las que le atribuyan otras leyes”. Lo

anterior significa que la municipalidad puede ejecutar cualquier obra o proyecto de conformidad a la Ley siempre y cuando contribuya al desarrollo del Municipio y de sus Habitantes.

El numeral 30 del antes citado artículo 4 del Código Municipal también se refiere a las atribuciones que en otros cuerpos jurídicos se establezcan a las municipalidades ; o sea que cualquier otra ley secundaria puede hacer referencia a que la Municipalidad ha de desarrollar determinada gestión o labor para hacer efectiva alguna actividad que se hallare contenida en tal normativa. En nuestro caso la Ley de Carreteras y Caminos Vecinales en su artículo 4 señala que es competencia de los municipios la construcción, mejoramiento y conservación únicamente de los caminos vecinales o municipales los cuales se definen como aquellos que no están dentro de la clasificación de carreteras y comunican villas, pueblos, valles, cantones o caseríos entre si o comunican estos con carreteras.

La municipalidad tiene establecida una competencia territorial que esta referida a un ámbito geográfico de actuación o sea el territorio en el que aquella reproduzca sus actividades, que no es otro que el espacio físico dentro del cual ejerce su poder el Municipio.

Asimismo, la Municipalidad tiene una serie de contenidos que jurídicamente le incumben por designación “ex legge” y que constituyen lo que se conoce como competencia material.

Las competencias de los municipios se pueden dividir en tres clases a) Las competencias que le son propias; b) Las competencias que son compartidas con otros organismos y c) Las competencias excepcionales.

- a) Las competencias propias son aquellas tareas que solo el Municipio puede y debe realizar, por ejemplo el registro del estado familiar de las personas.

- b) Las competencias compartidas son aquellas tareas que el municipio realiza en coordinación de organismos públicos o privados.
- c) Las competencias excepcionales son aquellas que atiende el Municipio en situaciones de emergencia, por ejemplo los casos de inundaciones, terremotos y otro tipo de catástrofes. Por ejemplo lo que ocurrió en nuestro país con el huracán Stan.

Debe tomarse en cuenta que cuando el Municipio realiza tareas conjuntas con los organismos públicos lo hace dentro de una relación horizontal y no vertical o de subordinación.

Pero cuando el Municipio comparte tareas con los vecinos o con organismos sociales como una Asociación Comunal ya no se encuentra en una relación horizontal sino de conductor o administrador de los proyectos o programas de la localidad.

La competencia municipal establecida a partir del artículo 4 del Código Municipal se puede clasificar de la siguiente manera:

- Como **ATRIBUCIONES DIRECTAS**: Entre las cuales pueden citarse: la limpieza de calles, recolección de basura control de cementerios.
- Como **ATRIBUCIONES DE REGULACION O SUPERVISION**: Como por ejemplo: los precios, pesas, medidas y calidades; nomenclatura de vías y ornato publico; espectáculos y publicidad; protección de recursos naturales; transporte local; terminales de pasajeros y carga; comercio, industria y servicios. En este punto conviene mencionar que para poder ejercer sus atribuciones y como parte de su autonomía, la Municipalidad tiene también la facultad de regular estas atribuciones por medio de **ORDENANZAS** que son normas jurídicas de aplicación general dentro del Municipio sobre asuntos de interés local, y que son

emitidas por el Concejo Municipal según lo establece el Ordinal 5° del artículo 204 de la Constitución, así como el numeral 4 del artículo 30 del Código Municipal, puesto que el manejo de esas atribuciones conferidas genera una serie de procedimientos, situaciones o condiciones que han de ser reguladas por cada municipio y no por medio de una Ley que tiene un carácter general y obligatorio para todo el territorio, puesto que cada Municipio tiene sus propias peculiaridades.

- Como POTESTADES entre las que se pueden ubicar: Elaborar y ejecutar planes urbanos y rurales; crear mercados y mataderos; regular el juego; Hacer obras de servicios básicos; autorizar y fiscalizar las obras particulares; formar el registro Del estado familiar.
- Para PROMOCIONAR O IMPULSAR: la educación, la cultura, el deporte, la recreación, las ciencias, las artes, programas de salud, saneamiento y prevención.

Es de aclarar que después de la vigencia del Código Municipal, en 1986, se han aprobado una serie de leyes y reformas a las mismas, que crean confusión, conflicto de competencias, contradicciones y en algunos casos dualidad de funciones., por lo tanto es necesario revisar las leyes y armonizarlas con las normas constitucionales en lo relativo a la autonomía Municipal en lo técnico, administrativo, económico y político.

En vista de lo anterior, es posible observar que las únicas Leyes que delegan competencia al Municipio en el ramo de obras de reparación, mantenimiento y conservación de la red vial, es tanto la Ley de Carreteras y Caminos vecinales, en la que se establecen las instituciones competentes para la elaboración de estas obras y la Ley de Vialidad en la cual se establece que el producto de del cobro de dicho impuesto será utilizado exclusivamente para la ejecución de las obras en comento; a parte de ellas, en ninguna otra legislación nacional se confiere al Municipio competencia para la realización de dichas obras. Por tanto estos

ordenamientos jurídicos se convierten en las únicas fuente de derecho de la cual se puede exigir de parte del Municipio la realización de las obras en comento, y es de hacer ver que la única red vial sobre la cual tendría competencia el Municipio sería sobre los caminos vecinales o municipales y no así de las carreteras en general.

2.2 Competencias del MOPTVDU (Ministerio de Obras Públicas Transporte Vivienda y Desarrollo Urbano)

El MOPTVDU es el responsable de las Grandes Obras de infraestructura de la red Vial Nacional Prioritaria, entre ellas las vías urbanas, pavimentadas y no pavimentadas que conectan a un municipio con otro o con carreteras. Además se encarga de los ejes principales o las vías de circulación mayor de las ciudades. A FOVIAL le compete el mantenimiento rutinario y periódico de dicha red, así se establece en la Ley de Carreteras y Caminos Vecinales en su Art. 2, en la cual para los efectos de esta ley, se consideran carreteras las vías cuyo rodamiento las hace de tránsito permanente, su planificación, construcción, mejoramiento y conservación corresponde al Poder Ejecutivo en el Ramo de Obras Públicas.

Adquiere la denominación actual de Ministerio de Obras Públicas (MOP) mediante decreto Legislativo N° 1059, publicado en el Diario Oficial del 19 de junio de 1953, considerado que es conveniente armonizar las disposiciones administrativas con las del aspecto puramente fiscal.

El Reglamento anterior del Poder Ejecutivo dado en 1958 fue sustituido por el actual Reglamento Interno del Órgano Ejecutivo, emitido mediante decreto ejecutivo N° 24, publicado en el Diario Oficial 70 el 18 de abril de 1989, el cual en su Art. 43 establece Compete al Ministerio de Obras Públicas, Transporte, y de Desarrollo Urbano:

A) Áreas de Obras Públicas

- * Planificar, controlar y evaluar la infraestructura vial del país, así como también la ejecución y conservación de las mismas, de acuerdo a los planes de desarrollo y las disposiciones legales que regulan su uso.
- * Efectuar la contratación, conservación y control de toda obra pública que le sea encomendada al ramo, por los otros de la administración central, instituciones oficiales autónomas y municipios.
- * Investigar condiciones geológicas, hidrológicas y sismológicas del territorio nacional y efectuar la investigación análisis y aprobación de la calidad de materiales utilizados en las construcciones.
- * Supervisar toda obra pública que emprenda el Gobierno central las instituciones oficiales autónomas y los municipios.
- * Conceder certificados de explotación provisional y temporal y, conjuntamente con la Secretaría de Economía, conceder certificados de explotación ordinarios para líneas aéreas comerciales; así como también aprobar los estatutos, reglamento interno y planes de estudio de las Escuelas Técnicas de Navegación Civil.
- * Procurar el suministro de mercaderías y servicios necesarios para el cumplimiento de las atribuciones del Ramos, así como para la realización de las obras que le hayan sido encomendadas por otras dependencias del Gobierno central.
- * Desarrollar cualquier otra función inherente a la ingeniería y arquitectura que le asigne el Órgano Ejecutivo, y
- * Las demás atribuciones que establezcan por Ley o Reglamento.

B) Área de Vivienda y Desarrollo

* Formular y dirigir la Política Nacional de Vivienda y Desarrollo Urbano; así como elaborar los planes nacionales y las disposiciones de carácter general a que deban sujetarse las urbanizaciones, parcelaciones, asentamientos en general y construcciones en todo el territorio de la República.

* Planificar, coordinar y aprobar las actividades de los sectores de Vivienda y Desarrollo Urbano en todo el territorio nacional.

* Dirigir como órgano rector de las Políticas Nacionales de Vivienda y Desarrollo Urbano; determinando en su caso, las competencias y las actividades respectivas, de las entidades del Estado en su ejecución y orientando la participación del sector privado en dicha política.

* Elaborar, planificar y velar por los planes de desarrollo urbano de aquellas localidades cuyos municipios no cuentan con sus propios planes de desarrollo local.

* Planificar y coordinar el desarrollo integral de los asentamientos humanos en todo el territorio nacional.

* Aprobar y verificar que los programas que desarrollen las instituciones oficiales autónomas que pertenecen al ramo, sean coherentes con la Política de Vivienda y Desarrollo Urbano emitida por el Ministerio, debiendo coordinar con las mismas todo lo relacionado con los asentamientos humanos dentro del territorio de la República y verificar que estos sean coherentes con los planes de desarrollo emitidos por las municipalidades competentes.

* Adecuar y vigilar el cumplimiento de las Leyes y Reglamentos que en materia de urbanismo y construcción existieren.

C) Área de Transporte

* Planificar, analizar y ejecutar la política del Estado en materia de transporte terrestre, aéreo y marítimo.

* Fomentar la creación de organismos o empresas que desarrollen los sistemas de transporte, tomando en cuenta la oferta y la demanda de usuarios.

* Determinar previo estudio las necesidades del transporte terrestre, aéreo y marítimo recomendando las políticas de importación o producción de equipos que satisfagan o garanticen la oportuna reposición del parque del vehículo utilizado en la modalidad del transporte correspondiente.

Para el cumplimiento de dicha función el Viceministerio fijará anualmente las necesidades reales y las prioridades para las distintas modalidades del Servicio de acuerdo con los planes previamente establecidos.

* Otorgar y cancelar autorizaciones para utilizar las redes de transporte.

* Otorgar y cancelar autorizar para el funcionamiento de las empresas de transporte en sus diversas modalidades.

* Establecer y controlar terminales de transporte, puertos y aeropuertos.

* Realizar las acciones necesarias como autoridad máxima en el sector transporte, para garantizar la eficiencia y seguridad en el Servicio del transporte terrestre, aéreo y marítimo

El Ministerio de Obras Publicas es una Institución pública rectora y facilitadora del ordenamiento y desarrollo territorial a través de la provisión de servicios básicos de infraestructura vial, sistemas de transporte y asentamientos

humanos para contribuir al desarrollo económico y social sostenible en beneficio de la población.

El Ministerio de Obras Publicas esta compuesto por tres Viceministerios: El Viceministerio de Obras Publicas, El Viceministerio de Transporte y El Viceministerio de Vivienda y Desarrollo Urbano, en nuestro caso es menester conocer al Viceministerio de Obras Publicas, el cual es una Institución pública, dedicada a la planificación, desarrollo y conservación de la red vial nacional y cuyo propósito es facilitar la movilidad de bienes y personas, coadyuvando al desarrollo económico y social de toda la población.

El Viceministerio de Obras Publicas esta bien organizado y bajo su coordinación se encuentran las siguientes unidades:

Dirección de Inversión Vial,

Su función es la de coordinar, controlar y liquidar la etapa de ejecución de las obras de construcción, reconstrucción y rehabilitación que se implementan en la red vial nacional así como otras obras públicas que le sean asignadas, a través de un equipo de profesionales de la ingeniería que cuenta con muchos años de experiencia y que se mantiene actualizado sobre las técnicas de construcción a través de un proceso continuo de capacitación y actualización

Unidad de Planificación Vial (UPV)

Es la instancia encargada de planificar técnica, racional, ordenada y eficientemente el proceso de inversión y conservación de la infraestructura vial nacional, competencia del Gobierno Central, que permita hacer un uso eficiente y efectivo de los recursos, en congruencia con las prioridades y políticas nacionales de desarrollo, coadyuvando al desarrollo social y económico de la población salvadoreña.

Dirección de Mantenimiento Vial

Es la encargada del mantenimiento de los Ejes Urbanos Principales, entendiéndose como tales a aquellos que, estando ubicados dentro de los núcleos urbanos, le dan continuidad a la Red Nacional y que además presentan altos niveles de tráfico. La Dirección también se encarga del mantenimiento de puentes provisionales en las carreteras nacionales. Las actividades de mantenimiento de la red vial de competencia institucional, son desarrolladas en forma coordinada y complementaria con el Fondo de Conservación Vial de El Salvador (FOVIAL). Por otra parte, debe brindar atención a situaciones emergentes que pongan en riesgo la conectividad vial nacional.

Es de mucha utilidad para el desarrollo de este proyecto establecer la clasificación de las obras en las cuales el Ministerio de Obras Públicas tiene competencia siendo estas:

Red Vial Nacional Interurbana

Comprende la red de carreteras pavimentadas y no pavimentadas prioritarias que por sus condiciones de conectividad a nivel nacional, permite el traslado de bienes y servicios desde los municipios a la red pavimentada, a cabeceras departamentales, puertos, aeropuertos, fronteras, carreteras regionales o troncales que atraviesan el país.

De acuerdo al Art. 2 de la Ley de Carreteras y Caminos Vecinales, esta red define su competencia al Ministerio de Obras Públicas (MOP), siendo su responsabilidad lo relativo a la planificación, construcción, mejoramiento y conservación de las carreteras y caminos prioritarios. Las Labores de mantenimiento son realizadas a través del Fondo de Conservación Vial (FOVIAL) y de las demás actividades se realizan por el MOP, con el concurso de las empresas contratadas para la ejecución de estudios y proyectos viales.

Puentes

Dentro de la Red Vial Urbana e Interurbana se encuentran puentes y obras de paso (bóvedas, puentes y cajas), los cuales son componentes importantes en una carretera o calle, pues facilita el paso de vehículos y personas sobre quebradas, ríos o calles, siendo responsabilidad del MOP y FOVIAL su atención como parte de las vías asignadas, sean estas de la red vial urbana o interurbana.

Red Vial Urbana (Corredores de Circulación Mayor)

La red Vial Urbana está formada por los Corredores de Circulación que tiene un alto tráfico en cada una de las ciudades de la zona metropolitana y las cabeceras departamentales, que permiten la conectividad dentro de las ciudades con la red vial interurbana, de tal manera que facilitan las actividades económicas, Comerciales, educativas, industriales y sociales en las ciudades o su atravesamiento hacia otros lugares. Esta red es atendida con actividades de conservación por FOVIAL y MOP. La ejecución de estudios y proyectos se realiza a través de las empresas contratadas por el MOP.

2.3 Recursos Institucionales Para El Mantenimiento De La Red Vial

Para que las obras de mantenimiento de la red vial en el país se desarrollen con eficacia es necesario que las instituciones cuenten con los recursos necesarios y adecuados.

A continuación haré mención de los recursos con los que cuenta cada una de las instituciones llamadas a la realización de las obras de mantenimiento vial en el municipio de San Salvador, para que con ello podamos tener un parámetro de la capacidad que poseen para llevar a cabo dichas labores.

Por una parte la Alcaldía Municipal de San Salvador cuenta con el fondo que

obtiene del cobro del impuesto de vialidad, dicho cobro según el Art. 1 de la Ley de Vialidad tiene como sujetos obligados al pago, a las personas naturales, nacionales o extranjeras, domiciliadas en el país; las personas naturales o jurídicas, domiciliadas en el exterior, que tengan capitales dentro del territorio nacional; los funcionarios o empleados del Gobierno o Instituciones Oficiales Autónomas que desempeñen cargos en el exterior y las sucesiones y fideicomisos que tengan capitales en el territorio de la Republica. El impuesto se clasifica en cuatro series de la “A” a la “D”, en el caso del impuesto serie “B”, el cual es del que mas se percibe ingresos, su cobro es proporcionalmente al sueldo de los sujetos obligados, siendo en la mayoría de los casos la cantidad a pagar de ¢ 30.00.

Cabe mencionar que en el mismo cuerpo legal en el Art. 22, menciona que el impuesto de vialidad Series “B”, “C” y “D” corresponderá exclusivamente a las Municipalidades de la Republica con el carácter de Arbitrio Municipal y su producto percibido por ellas como fondos específicos, reteniéndolo en su poder para invertirlo exclusivamente en **LA APERTURA, MEJORA Y CONSERVACION DE CAMINOS VECINALES Y CALLES URBANAS DE SU COMPETENCIA**, en la actualidad dicho fondo es distribuido entre los 262 Municipios, sin embargo en San Salvador este fondo no es utilizado para la realización de obras de mantenimiento de calles secundarias, ya que por su poco presupuesto es mas bien utilizado para el empedrado y adoquinado de algunas calles o caminos vecinales correspondientes a comunidades dentro de su jurisdicción.

La AMSS cuenta además con el Fondo de Desarrollo Económico y Social, el cual proviene de la transferencia que hace el Estado a los 262 Municipios correspondiente al 7% del Presupuesto General de la Nación, según la Ley de Creación de dicho Fondo en su Art. 5, establece que los recursos provenientes de el Fondo en mención, podrán invertirse entre otros varios, para carreteras y caminos vecinales o calles urbanas, reparación de estas, etc. Es decir que la AMSS, puede hacer uso de este recurso económico, lo que sucede es, como antes se menciona, que el destino de dicho fondo se somete a una consulta ciudadana previa en donde los

distintos sectores que se encuentran dentro de los programas del departamento de participación ciudadana opinan sobre los proyectos de los cuales hay gran necesidad de llevar a cabo y dentro de estos, no se ha incluido el mantenimiento de calles, por lo tanto la AMSS no ha hecho uso de los fondos FODES, para obras de mantenimiento vial.

Por lo tanto luego de haber establecido el recurso económico del que puede hacer uso la AMSS es menester establecer el recurso humano y técnico con el que cuenta dicha institución.

En la AMSS existe la Gerencia de Servicio a los Ciudadanos dentro del cual esta el departamento de Renovación Urbana que es el encargado de llevar a cabo los Proyectos que se realizan con fondos provenientes del FODES y dentro de este, no se cuenta con los materiales, el equipo técnico, ni mucho menos el personal capacitado para la realización de obras de mantenimiento vial, entiendase por estas, bacheo o recarpeteo de calles en mal estado, por lo tanto se puede afirmar que la AMSS en este sentido no esta institucionalmente en la capacidad de asumir la ejecución de estas obras.

Por otra parte el MOPTVDU que es la otra institución llamada al mantenimiento de la red vial en San Salvador cuenta con un presupuesto anual de aproximadamente \$ 49, 500,000.00 el cual es destinado exclusivamente al Viceministerio de Obras Publicas para la realización de obras de mantenimiento vial, dicho Fondo proviene del porcentaje que el Gobierno Central destina al MOPTVDU del Presupuesto Nacional de la Nación.

Esta institución por la cobertura que brinda a la mayor parte de la red vial de todo el territorio nacional, dentro de sus recursos cuenta con todos los materiales necesarios para la realización de las obras en comento, como lo es la mezcla asfáltica, la maquinaria respectiva, el equipo actualizado, además del personal capacitado en todas las áreas para que las obras se desarrollen con las mejores

técnicas y con gran eficacia.

Otro gran recurso con el que cuenta el MOPTVDU es el Fondo de Conservación Vial FOVIAL el cual como antes apuntamos esta vigente a partir del 27 de Diciembre de 2000, y en la practica inicio sus operaciones hasta el mes de Noviembre de 2001, dado que la fuente de Financiamiento para la asignación presupuestaria inicial se concibe del Fondo General de la Nación, sin embargo mediante una reforma a la Ley de creación, se cambia la fuente de financiamiento hacia una contribución especial de \$0.20 por cada galón de diesel, gasolina o sus mezclas con otros carburantes que se compran en el país, exceptuándose a esta disposición la gasolina de aviación y el diesel subsidiado para el transporte publico de pasajeros por medio de autobuses.

Desde de un punto de vista institucional, la responsabilidad del FOVIAL se describe en el Art. 5 de la ley de creación de la misma, en la que se encuentra que “tendrá como responsabilidad administrar eficientemente los recursos financieros que le corresponden, realizar un nivel adecuado de servicio de conservación en la Red Vial Nacional Prioritaria Mantenable”, la cual en la 2ª definición que da el Art. 3 del mismo cuerpo legal, establece que dicha Red Vial esta integrada por las carreteras pavimentadas las cuales se subdividen en especiales, primarias y secundarias, entre otras.

Cabe mencionar que dicho fondo para el año 2005 disponía de un presupuesto de \$ 16, 686,561.00 y para este año ha dispuesto de un presupuesto de \$ 25, 169,443.00. Podemos con estos datos crearnos una idea de la enorme cantidad de recursos con los que cuenta el MOPTVDU el cual según el Art. 2 de la Ley de Carreteras y Caminos Vecinales, es el Ramo encargado de la planificación, construcción, mejoramiento y conservación de todas las vías cuyo rodamiento las hace de transito permanente.

2.4 El Municipio y El Gobierno Central (Relación Para La Ejecución de Obras).

Como se ha mencionado anteriormente, en el Municipio de San Salvador existe un conflicto de competencia administrativo, consistente en que ninguna de las instituciones encargadas del mantenimiento vial de este municipio, asume la responsabilidad de reparar la red vial secundaria.

Sin temor a equivocarme puedo afirmar que de contar tanto el Gobierno Central como el Local con el mismo partido político en el poder, las relaciones entre ambos serian mucho mas estrechas, dado que no existirían intereses partidarios que limitan las decisiones de los funcionarios.

El Art. 206 de la Constitución de la República prescribe que “Los planes de desarrollo local deberán se aprobados por el Concejo Municipal respectivo; y las instituciones del Estado deberán colaborar con la Municipalidad en el desarrollo de los mismos. Esto sumado a lo que expresa el Art. 6 del Código Municipal “La administración del Estado únicamente podrá ejecutar obras o prestar servicios de carácter local o mejorarlos cuando el municipio al cual competan, no las construya o preste, o lo haga deficientemente. En todo caso el Estado deberá actuar con el consentimiento de las Autoridades municipales y en concordancia y coordinación con sus planes y programas.

De lo anterior podemos llegar a la conclusión que el Estado deberá colaborar con los planes de desarrollo local es decir, que en el caso de que alguna Municipalidad solicitare ayuda al MOPTVDU para llevar a cabo obras de mantenimiento vial, el estado esta obligado a colaborar con dichos planes, puesto que como expresa el Código Municipal el Estado podrá incluso ejecutarlos cuando el Municipio no lo realice, o lo haga deficientemente.

Durante el gobierno del Lic. Carlos Rivas Zamora, anterior Alcalde del Municipio

de San Salvador, el MOPTVDU tomo la decisión de reparar las calles a las cuales ellos consideraban competencia municipal, dicho proyecto sería financiado con parte del presupuesto del Viceministerio de Obras Públicas y del FOVIAL. Los componentes del plan de Obras Públicas comprendían el rescate de la red prioritaria municipal, garantizando al municipio la recuperación anual, a través de recarpeteos, o bacheo de las calles de mayor circulación.

Con respecto al rescate de la red secundaria municipal, las alcaldías podrán suscribir convenios con el MOP para el mantenimiento de las calles y pasajes. Las municipalidades podrían aportar mano de obra, materiales o lubricantes y el MOP daría la asistencia técnica.

Sin embargo el MOPTVDU, hizo la salvedad que el plan de rescate de las calles en los municipios lo ejecutarían, siempre y cuando las alcaldías lo soliciten, ya que de lo contrario la Corte de Cuentas de la República podría poner un reparo a la institución. Este requisito en el Municipio de San Salvador, probablemente ha sido el mayor tropiezo que se le ha puesto a los requisitos exigidos por el Ministerio, debido a que los mismos intereses políticos impiden que, por una parte la AMSS, solicite dicha colaboración, puesto que a mi parecer con esta solicitud la comuna asumiría la competencia en la reparación de calles secundarias y asumiría además que no posee los recursos necesarios para atenderla, por lo que de llegar a solicitar ayuda al MOPTVDU para la ejecución de las obras de mantenimiento vial, traería como consecuencia un desgaste político para la institución.

Desde 1997, fecha en que tomo posesión de la AMSS el partido FMLN, con el Dr. Héctor Silva como Alcalde, hasta la fecha no se ha firmado ningún convenio para llevar a cabo obras de mantenimiento vial en el municipio de San Salvador, por lo que probablemente esta política siga imponiéndose en ambas instituciones. Esto llega a perjudicar directamente a los usuarios de este servicio puesto que mientras las instituciones encargadas continúen en esta postura, no se llegara a ningún acuerdo entre ambas y las calles, de las cuales no se tiene certeza de quien es la institución

encargada, permanecerán en pésimas condiciones ya que nadie asumirá la responsabilidad de darles el respectivo mantenimiento.

2.5 Forma en que Desarrolla las Actividades de Conservación Vial el MOPTVDU

En este apartado se realizara un estudio de la forma en que desarrolla las actividades de conservación vial el MOPTVDU, debido a que como anteriormente se ha establecido, la AMSS no ha asumido la responsabilidad de brindar mantenimiento vial a las calles secundarias del municipio de San Salvador.

El MOPTVDU en lo que respecta al Viceministerio de Obras Publicas se encuentra organizado de la siguiente manera:

La Dirección de Mantenimiento Vial es la encargada del mantenimiento de los Ejes Urbanos Principales, entendiéndose como tales a aquellos que, estando ubicados dentro de los núcleos urbanos, le dan continuidad a la Red Nacional y que además presentan altos niveles de tráfico. La Dirección también se encarga del mantenimiento de puentes provisionales en las carreteras nacionales. Las actividades de mantenimiento de la red vial de competencia institucional, son desarrolladas en forma coordinada y complementaria con el Fondo de Conservación Vial de El Salvador (FOVIAL). Por otra parte, debe brindar atención a situaciones emergentes que pongan en riesgo la conectividad vial nacional.

Esta Dirección esta encargada de llevar a cabo un constante monitoreo de las calles de su competencia con el objeto de poder detectar cualquier daño en la superficie del cual sea necesario brindar el respectivo tratamiento.

Cuando un problema vial es detectado, de acuerdo a la importancia de la vía, así como del nivel de riesgo que pueda correr al no atenderse con prontitud, interviene la Dirección de Planificación Vial la cual es la instancia encargada de

planificar técnica, racional, ordenada y eficientemente el proceso de inversión y conservación de la infraestructura vial, es decir que detectado el problema esta Dirección de acuerdo a los recursos existentes y a los factores de importancia antes mencionados, se encarga de planificar de una manera que permita hacer un uso eficiente y efectivo de los recursos, en congruencia con las prioridades y políticas nacionales de desarrollo.

Posteriormente, ya elaborada la planificación para la realización de las obras de mantenimiento vial, la Dirección de Inversión Vial se encarga de coordinar, controlar y liquidar la etapa de ejecución ya sean de construcción, reconstrucción y mantenimiento vial, para que estas puedan dar inicio, para esta función, la Dirección de Inversión Vial cuenta con un equipo de profesionales de la ingeniería con muchos años de experiencia y que se mantienen actualizados sobre las técnicas de construcción a través de un proceso continuo de capacitación y actualización.

El MOP utiliza tres técnicas para la reparación y mantenimiento de las calles y carreteras.

- **Recarpeteo:** Colocación de una carpeta asfáltica sobre la superficie de un pavimento existente.
- **Micropavimento:** Colocación de una mezcla en frío utilizando una emulsión asfáltica modificada.
- **Reciclaje:** Es la renovación de la capa superficial asfáltica de la estructura del pavimento envejecido.

Cabe mencionar que todo este procedimiento puede dar inicio también a través de denuncia ciudadana, presentando un escrito a la institución en el cual se solicite la inspección para verificar cualquier tipo de problema vial.

Si bien es cierto el FOVIAL es una institución independiente y con fondos propios este continua siendo un recurso con el que cuenta el MOPTVDU para la ejecución de obras de mantenimiento vial en el Municipio de San Salvador por lo

que considero apropiado establecer la manera en que esta institución desarrolla sus actividades.

Según el Art. 7 de la Ley del Fondo de Conservación Vial dicho fondo tiene la siguiente estructura orgánica básica:

- 1 El Consejo Directivo
- 2.- La Dirección Ejecutiva
- 3.- Las Unidades Operativas y de Asesoría

El FOVIAL definirá la política de inversión sobre la base de criterios técnicos, impacto de los proyectos en su área de influencia, criterios de priorización y disponibilidad de recursos.

Dicha política será comunicada a la ciudadanía y estará a la disposición para la consulta de cualquier sector. En la selección de proyectos y priorización deberá estimularse la participación ciudadana y los mecanismos de consulta.

Esta institución no podrá transferir a ningún título recursos financieros o contratar directa o indirectamente al Ministerio de Obras Públicas, Transporte, Vivienda y Desarrollo Urbano ni a otra entidad pública o municipal y bajo ningún concepto ejecutará directamente labores de conservación vial.

La manera en que desarrolla las obras de conservación vial es exclusivamente a través de contratos con empresas dedicadas a la construcción para esto el FOVIAL reglamentará el régimen para el otorgamiento de contratos de mantenimiento rutinario definido orientado a una contratación transparente, ágil y estimuladora de la generación de empleos en las áreas de influencia donde se implementen los respectivos proyectos.

Dichos contratos tendrán como vigencia el período fiscal dentro del cual se suscriben. Sin embargo, para aquellos contratistas cuyo desempeño y trabajo haya sido satisfactorio de acuerdo a los parámetros de evaluación previamente conocidos por los contratistas, el FOVIAL podrá prorrogarle automáticamente el contrato por

un año más, haciendo los ajustes que permitan los documentos contractuales respectivos. Dicho tipo de prórroga no podrá realizarse por más de dos veces consecutivas. Al año siguiente al que haya sucedido a la segunda prórroga consecutiva, deberá aplicarse el proceso de licitación, adjudicación y contratación pertinente.

Adicionalmente a los contratos de mantenimiento rutinario el FOVIAL a través del Presidente del Consejo Directivo, de acuerdo a los procedimientos respectivos y previa autorización del Consejo Directivo, contratará con personas naturales o jurídicas para supervisar la correcta ejecución del servicio de conservación vial. Las órdenes e instrucciones de los supervisores deberán ser cumplidas por los contratistas, siempre que se ajusten a las disposiciones legales correspondientes y a los documentos contractuales.

CAPITULO III

DISTINTOS FACTORES QUE INFLUYEN EN EL MANTENIMIENTO DE LA RED VIAL EN EL MUNICIPIO DE SAN SALVADOR

3.1 Conflicto de Competencia entre el MOPTVDU y la AMSS

El 1 de Marzo de 1986, con la emisión del Decreto Legislativo numero doscientos setenta y cuatro, publicado en el Diario Oficial Numero Veintitrés, Tomo numero doscientos noventa de fecha cinco de Febrero de mil novecientos ochenta y seis, entro en vigencia el Código Municipal, derogando con ello la obsoleta Ley del Ramo Municipal, y que fuera concebido bajo la óptica de ser de “avanzada”; no obstante ello, a juicio particular, dicho Código contiene una serie de indefiniciones, conflictos de jurisdicciones y competencias con otras Leyes de instituciones autónomas, que regulan la administración publica central.

Específicamente para el cumplimiento de la competencia municipal establecida en el articulo 4 del Código Municipal, existen dos problemáticas:

- a) Muchas de las actividades que le son asignadas por ley a las municipalidades requieren de coordinación con otras dependencias del Gobierno Central;
- b) Se plantea un problema para la autonomía de aquellas Municipalidades, cuando en un mismo campo de acción intervienen estas junto con el gobierno central provocándose inminentes conflictos de competencia, mas cuando los gobiernos locales no pertenecen a la ideología del gobierno central.

Este problema tiene que ver con el hecho de que las competencias están seriamente afectadas y limitadas, en la practica por el carácter ambiguo de su formulación en la Ley, por la deficiente capacidad técnica y financiera de la mayoría de los municipios, por una dependencia económica del gobierno central y en general, por una cultura política altamente centralista. Particularmente, tratándose del

Municipio de San Salvador, dirigido por una corriente ideológico-política denominada de oposición al gobierno central, es el ejemplo notable acerca de la falta de coordinación en sus gestiones.

Aunado a lo anterior el Art. 5 del Código Municipal, en lugar de tomarse como una pauta de concordancia e integración para si mismo, se torna como una ambigüedad, pues establece que “la competencia municipal definida en el Artículo anterior (Art. 4 del citado Código), no afecta las atribuciones conferidas a otras entidades de la Administración Pública”, lo cual puede interpretarse en el sentido que la Municipalidad dejara de actuar cuando las entidades centralizadas decidan ejecutar alguna obra o proyecto similar a los que se encuentra realizando el gobierno local; situación que viene a contradecir lo dispuesto en el artículo 206 de la Constitución que establece que las instituciones del Estado deben colaborar con la Municipalidad en la ejecución de los planes de desarrollo local, y no a la inversa.

En el mismo sentido, el artículo 6 del Código Municipal señala que la administración del gobierno central solo podrá ejecutar obras o prestar servicios de carácter local cuando el Municipio al cual competen no las construya o preste, o lo haga deficientemente. Pero en todo caso, esta actuación del gobierno central debe contar con el consentimiento de las autoridades municipales y ha de estar en concordancia y coordinación con sus planes y programas.

Con el fin de evitar la creación de servicios paralelos, duplicidad de servicios o contradicción de la actividad realizada en forma concurrente por varios entes de la administración, las autoridades nacionales, regionales y departamentales deberán comunicar a los municipios respectivos los planes que se propongan ejecutar a corto, mediano y largo plazo, según lo establece el artículo 156 del Código Municipal.

Las competencias señaladas a las Municipalidades son muy amplias y en algunos aspectos contradictorias con otras leyes existentes, creando conflicto entre jurisdicciones, de ahí que se señala la necesidad de armonizar todo el marco legal a

nivel local con el ordenamiento jurídico de las entidades centralizadas que tienen atribuciones similares a las de la Municipalidad.

Recientemente hemos tenido la oportunidad de observar disputas cargadas de argumentos de carácter jurídico y político, entre la Alcaldía Municipal de San Salvador (AMSS) y el Ministerio de Obras Públicas Transporte Vivienda y Desarrollo Urbano (MOPTVDU).

El conflicto se debe a que ambas instituciones no asumen la responsabilidad en la ejecución de las obras de conservación y mantenimiento de la red vial secundaria, entiéndase por esta, aquellas calles que comunican colonias y pasajes entre sí. Y es que ambas instituciones argumentan que las competencias no están claras en cuanto a cuáles son las calles que le corresponde dar mantenimiento a cada institución.

Son muchos los factores que permiten que esta controversia se genere, uno de ellos es el distinto color político que existe entre el gobierno central (MOPTVDU) y el gobierno local (AMSS) con lo cual, el hecho de pensar en una relación institucional que permita una coordinación en las obras de mantenimiento vial son casi imposibles, ya que en estos casos no se responde a las necesidades reales de la población, sino más bien a intereses partidarios lo que llega a generar que ambas instituciones no asuman ninguna responsabilidad en cuanto a la realización de las obras y lancen una serie de argumentos en cuanto a la problemática, todos ellos encaminados a que la otra institución luzca irresponsable en cuanto a la realización de las obras en mención.

Otro factor que influye, es la falta de claridad en las Leyes que delegan competencia a las instituciones para la realización de las obras de mantenimiento de la red vial, ya que en un Municipio con características tan urbanas como San Salvador, en el cual a nivel municipal no existe un inventario de cuáles son las vías que son consideradas como caminos vecinales, el art. 3 de la Ley de Carreteras y

Caminos Vecinales sería muy poco preciso en cuanto a la competencia delegada, ya que en el tiempo en que dicha normativa entro en vigencia (Septiembre 1969), existían cinco clasificaciones de carreteras: carreteras especiales, primarias, secundarias, terciarias y rurales las cuales su mantenimiento era competencia del Estado, a través del Ministerio de Obras Publicas, y los caminos vecinales o Municipales de los cuales su conservación y mantenimiento correspondía a las Municipalidades. En la actualidad por las características de la red vial del Municipio de San Salvador esto ha venido prestarse a diferentes interpretaciones, ya que los caminos vecinales son muy pocos y el MOPTVDU no quiere asumir la responsabilidad de darle mantenimiento a toda la red vial restante, sino que manifiesta que a la Municipalidad le corresponde mantener la red vial secundaria, algo que no esta establecido en el art. 3 de la Ley de Carreteras y Caminos Vecinales.

Otro factor que considero ha influido a que se genere este conflicto, es la entrada en vigencia del Fondo de Conservación Vial de El Salvador (FOVIAL), en Noviembre del año 2000, ya que con esto el MOP delego la responsabilidad del mantenimiento y conservación de la red vial en esta institución, los cuales se financiaban para la realización de dichas obras con el cobro de \$ 0.20 por galón del precio de los combustibles, obteniendo con esto un fondo millonario, el cual cubriría los costos del mantenimiento de toda la red vial del país, sin embargo con la creación de esta institución se dio todo lo contrario, ya que en lugar de confirmar lo establecido en la Ley de Carreteras y Caminos Vecinales, se determino que este fondo serviría únicamente para dar mantenimiento al 100% de la red vial nacional prioritaria, quedando fuera de su competencia las carreteras terciarias y rurales, lo que llega a generar que no se brinde el respectivo Servicio de mantenimiento a dichas calles y dejando de tutelar el derecho de los automovilistas a una red vial en buen estado.

3.2 Otros Factores que inciden en el mantenimiento vial del municipio de San Salvador

Anteriormente se planteo la causa principal que influye en que el derecho a una red vial en buenas condiciones no sea tutelado en San Salvador, como lo esta siendo el conflicto de competencia entre el MOP y la AMSS, sin embargo existen otros factores que inciden en que ninguna institución asuma la responsabilidad en las obras de conservación y mantenimiento de la red vial secundaria de este Municipio, entre ellos podemos mencionar:

- a) Desigualdad en la distribución de los recursos a las instituciones encargadas.**
- b) No existe una descentralización adecuada para la prestación de este Servicio**
- c) Inexistencia de voluntad legislativa para crear una normativa legal que aclare competencias y distribuya fondos equitativamente.**

Desigualdad en la distribución de los recursos a las instituciones encargadas.

Los medios utilizados por las instituciones competentes para financiar las obras de conservación y mantenimiento de la red vial, son diversas, por una parte el Ministerio de Obras Publicas obtiene sus fondos a través del Fondo de Conservación Vial (FOVIAL), el cual como antes se menciona, es obtenido a través de un cargo directo de \$0.20 por galón, sobre el precio de los combustibles.

Por otra parte, la Alcaldía Municipal de San Salvador cuenta con el Fondo para el Desarrollo Económico y Social (FODES), el cual proviene del 7% del presupuesto general de la nación, sin embargo en este Municipio, dicho fondo es invertido en atención a necesidades directas de la ciudadanía, es decir que el área de participación ciudadana, a través de sus promotores se encargan de recibir el

mayor numero de demandas y necesidades para que estas sean analizadas y poder así elaborar el destino de dicho fondo. Por lo que si la población exige de la Municipalidad la ejecución de obras de mantenimiento vial, siempre y cuando sean de su competencia. La AMSS estaría en la obligación de incluirlas dentro de los proyectos que se realicen con dicho fondo. Además la AMSS cuenta con el fondo de Vialidad cuyo monto será destinado exclusivamente para el mantenimiento de caminos vecinales.

De acuerdo a los datos de un estudio sobre las competencias de mantenimiento de la Red Vial del país, correspondiente a los dos niveles del Estado (Gobierno Central y Municipalidades), hay una disparidad muy grande entre la competencia y los recursos disponibles entre ambas instancias, con fuerte desventaja para las Municipalidades; actualmente, la administración del FOVIAL determina de forma discrecional las opiniones o prioridades de los gobiernos locales. Por esta concepción centralizada, algunas calles de la ciudad capital gozan de excelente estado de conservación, mientras que una parte importante de calles secundarias y caminos vecinales se encuentran en estado intransitable.

Como hice mención anteriormente, las competencias en la materia no están definidas con total claridad; el marco jurídico existente, permite interpretar traslapes y vacíos, por lo que en la practica existe un conflicto permanente entre gobierno central y la AMSS, para asumir esta responsabilidad publica, generándose discrecionalidad y falta de eficacia en el adecuado mantenimiento de la red vial en la capital.

Por tanto, siendo la conservación vial una responsabilidad compartida, es lógico que los recursos se compartan de una forma proporcional a las competencias de cada nivel de gobierno. Sin embargo hay datos que muestran una gran disparidad, por ejemplo para el año 2003, los ingresos del FOVIAL fueron de \$ 76.8 millones; para ese mismo año, se estima que la recaudación de

las 262 municipalidades por concepto de impuesto de vialidad y tasa de pavimentación (en San Salvador no se cobra esta Tasa) fue de 2.7 millones.

En consecuencia, el gobierno central dispuso de 76.8 millones para proporcionarle mantenimiento a los 10,377 de su competencia, mientras que los gobiernos locales dispusieron únicamente con 2.7 millones para atender las redes de su competencia (al nivel de los 262 Municipios). El FOVIAL ha mostrado ser un buen instrumento para financiar el mantenimiento de calles y carreteras, competencia del gobierno central, pero no responde a las necesidades de los gobiernos locales que también tienen competencias en el mantenimiento de parte de la Red Vial Nacional. Siendo el mantenimiento de la red vial una responsabilidad compartida, debería establecerse un sistema de financiamiento para el conjunto, distribuido de acuerdo a la responsabilidad de cada entidad competente y de la importancia social o económica específica del componente de la red, determinada en ambos casos por criterios técnicos.

Lo anterior implica, por una parte la definición, clasificación y jerarquizaron precisa de los componentes de la red y por otra, la identificación igualmente precisa de cuales de esos componentes serán competencia específica del gobierno central y cuales de los gobiernos locales.

No existe una descentralización adecuada para la prestación de este Servicio

La Descentralización debe ser una delegación de autoridad, de poder de decisión, de recursos e instrumentos, de compartir visión, facultades y responsabilidades; desde los órganos del gobierno central a los entes locales y regionales (municipios, departamentos, micro regiones, mancomunidades, consejos departamentales de alcaldes)

Dado la inveterada cultura centralista y verticalista de la gestión pública en El Salvador, la descentralización se concibe como un proceso gradual, no rígido,

concertado, no exclusivamente reglamentada, sino una combinación de lo legal y lo fáctico.

La descentralización debe tener como base un profundo contenido de voluntad política, de democracia participativa (no solo representativa), de solidaridad, subsidiaridad y de transparencia; esto último con reglas de juego claras. En síntesis pensando en un país de todos y para todos y una estrategia de Nación compartida por los diferentes sectores y corrientes del pensamiento político.

Para un auténtico empoderamiento del gobierno local, de una gestión local moderna, de la sociedad municipal, la descentralización debe instrumentar el traslado de más competencias a los municipios en lo que respecta a caminos e infraestructura vial, pero al mismo tiempo que traslada competencias, debe trasladar más fondos para que estas sean realizadas eficientemente por los gobiernos locales.

La infraestructura vial interior de los municipios es caótica, impidiendo un mejor aprovechamiento del territorio, así como una mejor calidad de vida; su desarrollo y mantenimiento por el MOP, no solo es ineficiente, sino que está politizado y partirizado.

Para el apoyo a la gestión económica local pública y privada es necesario desarrollar el equipamiento vial, para ello es indispensable transferir competencia y recursos a los gobiernos locales, a fin de cumplir con este cometido. Dejando al MOP las responsabilidades de carreteras principales y grandes obras como puente, pasos subterráneos, pasos a desnivel y pasarelas para referir algunas y que los gobiernos locales tengan competencia para realizar las obras en la red vial restante.

Los Municipios tienen la oportunidad de estar más cerca de los habitantes y la descentralización es fundamental porque la población recurre a la comuna para que se les resuelvan sus problemas, teniendo así el conocimiento de cuáles son las calles que necesitan mantenimiento y poder así dar el respectivo tratamiento, para esto es necesario una reforma tributaria y asignar más recursos a las comunas en la medida que transcurre la posible descentralización.

Actualmente, diferentes alcaldías solicitan que el gobierno central les entregue el 25 % del FOVIAL, para que se puedan reparar los caminos vecinales y calles principales de su competencia, sin embargo hasta la fecha no existe una verdadera voluntad política para establecer una descentralización.

En síntesis lo que se ha generado con toda esta situación, es que la red vial secundaria sufra un enorme deterioro, puesto que el gobierno central ha dejado de ocuparse de su mantenimiento, delegando dicha competencia a los gobiernos locales, aun cuando es de todos conocido sus limitados recursos económicos, personales y técnicos.

Inexistencia de voluntad legislativa para crear una normativa legal que aclare competencias y distribuya fondos equitativamente

Desde Septiembre de mil novecientos sesenta y nueve, fecha en que entro en vigencia la Ley de Carreteras y Caminos Vecinales, que fue la primera normativa legal que delego competencias a las instituciones, tanto locales como centrales, para el mantenimiento y construcción de la red vial nacional, con el paso de los tiempos y la modernizaciones a las que se ha visto sujeta la red vial de los diferentes municipios, se han llevado a cabo una serie de conflictos de competencia por la falta de claridad en los artículos y la falta de adecuación que tiene el texto con respecto a los conceptos que se les da a las diferentes calles actualmente. Luego con la entrada en vigencia de otras normativas tales como el Código Municipal, Ley del Fondo de

Conservación Vial FOVIAL, se ha llegado a incrementar la problemática, puesto que ha llegado a generar confusión, por la misma contradicción en que entran las leyes respectivas.

Por tanto esto es un problema conocido por todos los usuarios y por la misma razón del conocimiento de los Legisladores, el hecho que actualmente no existe una normativa legal que claramente delegue responsabilidades a las instituciones competentes, identificando específicamente a que red vial le corresponderá dar mantenimiento tanto al MOP como a la AMSS, si fuere el caso y crear una normativa para que dichas obras sean financiadas equitativamente o según el grado de obligación que le corresponda a cada institución.

Todo esto hace pensar que existe probablemente un conformismo por parte de las instituciones, en el sentido que las leyes existentes carezcan de claridad respecto a la red vial que le corresponde a cada institución, ya que con esto ellos pueden brindar fundamentos a través de los cuales evadan cualquier tipo de responsabilidad. en la ejecución de las obras..

A grandes rasgos, puede afirmarse que todos los legisladores antes de asumir sus cargos aspiran a ser elegidos y reelegidos, a fin de gobernar y aplicar la particular concepción que cada uno de ellos tiene del modo en que se debe alcanzar el bien común. A los políticos les gusta que se les considere como promotores del desarrollo económico y social. Sin embargo, en lo concerniente al sistema vial, la actitud de los políticos de nivel local difiere de la de aquellos que están interesados fundamentalmente en temas de envergadura nacional.

Muchos legisladores muestran una marcada preferencia por las obras públicas en cuanto a signos de progreso y de compromiso personal con la población local, y, entre éstas, por la construcción y pavimentación de caminos, en virtud de su gran visibilidad y cobertura geográfica. Al asumir con la población de la zona que representan o desean representar el compromiso de promover la ejecución de ciertas

obras públicas, el político local espera que en retribución el elector lo favorezca con su voto. En sus esfuerzos en tal sentido puede tratar de crear la imagen de que es un aliado de la población de la zona, en la “lucha” por conseguir recursos del gobierno central, representado aquí como el “adversario común” de ambos. El interés legítimo de los políticos locales consiste, entonces, en pedir mayores recursos públicos para los caminos de su circunscripción. Sin embargo, esa solicitud se refiere normalmente a la construcción de obras nuevas o a la reconstrucción de caminos deteriorados, y muy raras veces a la conservación de aquellos caminos que todavía exhiben un aspecto presentable.

Por su lado, los legisladores suelen ocuparse de temas más globales, que interesan a toda la nación. En general, tienen poder de decisión en el proceso de distribución de los recursos públicos, en el cual adhieren normalmente a los acuerdos a que ha llegado su partido o que ha concertado con otros. Los temas de interés nacional son, por lo general, la salud básica, los subsidios para los más necesitados, la educación, los salarios del sector público, los gastos militares y las obras públicas nuevas de gran envergadura. Sería del todo insólito que los políticos de nivel nacional hicieran de la conservación de los caminos un tema primordial dentro de sus programas, porque dado su escaso atractivo, no es algo que pudiera generarles mucho apoyo o popularidad. Un buen político es aquel que “siente el pulso” de los acontecimientos nacionales, detecta los temas que conmueven al grueso de la población, los recoge y los lanza al debate público, asumiendo una postura que refleja la de su clientela, los votantes. Sería, pues, contra el interés legítimo de un político el desgastarse en un asunto como el de la conservación vial, mientras éste no concite mayor interés en el ámbito nacional.

CAPITULO IV

Análisis Jurídico Sistematizado De Algunas Normas Jurídicas Que Establecen Atribuciones Para La Conservación De La Red Vial, Su Necesidad Y Las Instituciones Competentes Para Su Ejecución.

El presente capítulo contiene un análisis sistematizado de las normas jurídicas más relevantes que regulan aspectos relacionados con las obras de conservación vial en el país.

Considero de enorme importancia realizarlo, debido a que como antes expongo, uno de las causas que generan que el derecho a una red vial en buen estado no sea tutelado es la falta de claridad que existe en algunas disposiciones, lo que permite que esta pueda ser interpretada de distintas formas.

Por lo que para llevar a cabo este análisis, citare cada una de las disposiciones legales referentes a las obras de mantenimiento vial, desde las que establece la Constitución de la República hasta las que regulen las leyes secundarias, para posteriormente establecer mi criterio respecto a la forma en que deberían ser interpretadas.

CONSTITUCION DE LA REPUBLICA

Art. 203. Los Municipios serán autónomos en lo económico, en lo técnico y en lo administrativo, y se regirán por un Código Municipal, que sentara los principios generales para su organización, funcionamiento y ejercicio de sus facultades autónomas.

Los municipios estarán obligados a colaborar con otras instituciones públicas en los planes de desarrollo nacional o regional.

Explicación: En primer lugar, la autonomía municipal no es ilimitada ni tampoco pende del arbitrio de los concejos municipales, sino que esta regulada por una Ley secundaria que es el Código Municipal, que tal como lo establece este artículo, sienta los principios generales para su organización, funcionamiento y ejercicio de sus facultades.

De igual forma el inciso 2º, determina categóricamente que es obligación de los municipios colaborar con los planes de desarrollo nacional, sin embargo el término colaboración no debe interpretarse como supremacía institucional sobre el municipio, ya que atendiéndonos al tenor literal del artículo en comento y según el diccionario jurídico del doctor Manuel Osorio, corregido y aumentado por el Doctor Guillermo Cabanellas de la Cueva, colaboración es trabajo en conjunto, siendo obligación de la Municipalidad trabajar en conjunto con otras instituciones públicas, y viceversa. Dicha obligación a manera de ejemplo podría concretarse, en el caso de que el MOPTVDU efectúe una obra de construcción y para esto requiera el permiso de construcción de la comuna, esta podría colaborar en no dar mayor trámite y otorgar el permiso correspondiente, sin embargo esta colaboración no puede sobrepasar, ni declarar innecesarios los permisos establecidos en las Leyes y demás normativas.

Art. 204. La autonomía del Municipio comprende:

Inc. 2º “Gestionar libremente en las materias de su competencia”

Explicación: Este artículo es claro al indicar que la autonomía municipal se limita a las materias que sean de su competencia de conformidad a la Constitución y a la Ley, y no puede abarcar más allá de ellas, ni querer regular materias que no les son propias.

Art. 206. Los planes de desarrollo local deberán ser aprobados por el Concejo Municipal respectivo; y las instituciones del Estado deberán colaborar con la Municipalidad en el desarrollo de los mismos.

Explicación: Esta disposición limita la competencia de los concejos municipales a los planes de desarrollo local, y a la vez, establece que las instituciones del estado deberán colaborar cuando estos sean desarrollados por los Municipios. En esta disposición se presenta nuevamente el término colaboración, con la salvedad que en este caso obliga a las instituciones del estado a brindarla cuando los planes de desarrollo municipal la requieran.

CODIGO MUNICIPAL

Art. 4. Compete a los Municipios:

- 1- La elaboración, aprobación y ejecución de planes de desarrollo local
- 25- Planificación, ejecución y mantenimiento de todo género de obras de servicios básicos que beneficien al Municipio.

Explicación: La competencia municipal es el conjunto de atribuciones, tareas o potestades que la ley le concede al municipio.

Las competencias de los municipios se pueden dividir en tres clases: a) Las competencias que le son propias; b) Las competencias que son compartidas con otros organismos y c) Las competencias excepcionales.

En lo que corresponde al mantenimiento vial, sería una competencia compartida ya que estas competencias son tareas que el Municipio realiza en coordinación con los organismos públicos, en este caso el MOPTVDU.

Por tanto en el caso del artículo anterior, se enumeran una serie de competencias propias de los municipios y en los numerales 1 y 25, establece como competencias la elaboración, aprobación y ejecución de planes de desarrollo local, así como la planificación ejecución y mantenimiento de todo género de obras de servicios básicos que beneficien al municipio, lo primero que hay que observar en esta disposición es que cualquier obra debe ser de

interés local y no a escala nacional, por lo que dentro de estas competencias podría ubicarse el mantenimiento vial como un plan de desarrollo local o bien como una obra de servicio básico que beneficie al municipio.

Art. 5. Las competencias establecidas en el artículo anterior, no afectan las competencias de carácter nacional conferidas a las diversas entidades de la administración pública.

Explicación: Este artículo diferencia claramente el ámbito de competencia de la administración pública con la competencia de las autoridades municipales, y estriba en que bajo ningún argumento se puede entorpecer o crear cortapisas al desempeño de las atribuciones legales y constitucionales de que goza la administración pública.

Art. 6. La administración del Estado únicamente podrá ejecutar obras o prestar servicios de carácter local o mejorarlos cuando el municipio al cual competan, no las construya o preste, o la haga deficientemente. En todo caso el Estado deberá actuar con el consentimiento de las autoridades municipales y en concordancia y coordinación con sus planes y programas.

Las instituciones no gubernamentales nacionales o internacionales, al ejecutar obras o prestar servicios de carácter local, coordinarán con los Concejos Municipales a fin de aunar esfuerzos y optimizar los recursos de inversión, en concordancia con los planes y programas que tengan los municipios.

Explicación: Este artículo permite que el Gobierno Central ejecute obras de carácter local cuando el municipio al que correspondan no las brinde o lo haga deficientemente.

No sorprende el hecho de que los municipios no dispongan de fondos suficientes para llevar a cabo las obras necesarias en la localidad o no dispongan de los recursos técnicos para prestar los servicios, aquí entra lo que se conoce como principio de Subsidiaridad, el cual establece que el Estado debe ayudar a los cuerpos intermedios como lo son las municipalidades, para realizar determinadas obras, sin impedir que hagan lo que pueden hacer por si mismas.

Con ello se suplen deficiencias o carencias que tengan las autoridades locales y las comunidades cuando no puedan cumplir con las necesidades de una colectividad, como es el caso de las obras de mantenimiento vial.

Art. 15. Todas las instituciones del Estado y entes autónomos, están obligados a colaborar con el municipio en la gestión de las materias y servicios de su competencia.

Explicación: Este artículo establece la obligación para las instituciones del Estado, en este caso el MOPTVDU de colaborar con el municipio en materias y servicios que le correspondan y de trabajar en coordinación para obras que beneficien a la población en general.

LEY DE CARRETERAS Y CAMINOS VECINALES

Art. 2. Para los efectos de esta Ley, se consideran las vías cuyo rodamiento las hace de transito permanente; su planificación, construcción, mejoramiento y conservación corresponde al Poder Ejecutivo en el Ramo de Obras Publicas.

Explicación: Esta normativa entro en vigencia en 1969, cuando la red vial en el país no era tan amplia, y cuyas características diferían en algunos aspectos con las que actualmente posee el territorio nacional, sin embargo hasta la fecha las

disposiciones que establece este cuerpo legal son las que actualmente regulan lo relativo a las competencias respecto a las instituciones competentes para el mantenimiento y conservación vial, así como la clasificación que de las carreteras se hace.

En este artículo queda establecido que será el MOPTVDU el ramo del Órgano Ejecutivo el que planifique, construya, mejore y conserve todas las vías cuyo rodamiento sea de tránsito permanente.

En la actualidad si seguimos literalmente lo que nos indica el artículo, podríamos llegar a la conclusión de que el MOPTVDU es el encargado de dar mantenimiento a todas las vías del municipio de San Salvador que permitan un tránsito permanente de vehículos.

Art. 3. Atendiendo a su importancia y características geométricas las carreteras se subdividen en:

Especiales: que son todas aquellas que reúnen condiciones geométricas superiores a las primarias.

Primarias: las capacitadas para intensidades de tránsito superiores a dos mil vehículos promedio por día, con doce metros de plataforma, siete metros treinta centímetros de rodaje y un mínimo de siete metros noventa centímetros de rodaje en puentes.

Secundarias: las capacitadas para intensidades de tránsito comprendidas entre quinientos y dos mil vehículos promedio por día, con nueve metros cincuenta centímetros de plataforma, seis metros cincuenta centímetros de rodaje y un mínimo de siete metros cuarenta centímetros de rodaje en puentes.

Terciarias: aquellas cuya intensidad de tránsito esta comprendida entre cien y quinientos vehículos promedio por día, con seis metros de plataforma, revestimiento de materiales locales selectos y un mínimo de seis metros cincuenta centímetros de rodaje en puentes; y

Rurales: las capacitadas para una intensidad de tránsito de cien vehículos promedio por día, con cinco metros de plataforma, y un mínimo de tres metros de rodaje en los puentes, o que sin llenar tales características dicha carretera haya sido construida por el gobierno central.

Explicación: En este artículo se hace una clasificación de todas las carreteras competencia del Gobierno Central y las subdivide atendiendo a las características geométricas que estas poseen, desde la intensidad de tránsito por vehículo que permitan, hasta las dimensiones tanto de plataforma como de rodaje con las que cada vía cuente.

Por tanto si aplicamos esta clasificación tomando como base las características que esta normativa establece, podemos concluir que el mantenimiento de la red vial del municipio de San Salvador, casi en su totalidad corresponde al MOPTVDU.

Art. 4. Caminos Vecinales o Municipales son aquellos que no estando comprendidos en la clasificación del artículo anterior, comunican villas, pueblos, valles, cantones, o caseríos entre si, o conectar estos con cualquier carretera, su construcción, mejoramiento y conservación corresponde a la municipalidad de la respectiva jurisdicción.

Explicación: Existe una frase que es clave para la interpretación de esta disposición, la cual es “Caminos Vecinales o Municipales son aquellos que no estando comprendidos en la clasificación del artículo anterior”, es decir que el legislador trata de establecer que será competencia de las Municipalidades, cualquier

vía que no posea las características con las cuales se hace la clasificación de las carreteras competencia del Gobierno Central.

Por tanto si utilizáramos un principio de exclusión con respecto a la clasificación del artículo anterior, llegaríamos a la conclusión que de las únicas vías sobre las cuales tendría competencia la municipalidad para la realización de obras de mantenimiento vial serían todas aquellas que no cumplan con las características que establece el Art. 3 de este cuerpo legal, lo cual en la actualidad sería un número muy escaso.

LEY DE VIALIDAD

Art. 22. El impuesto de Vialidad, Series “B”, “C” y “D” corresponderá exclusivamente a las Municipalidades de la República con el carácter de arbitrio municipal y su producto será percibido por ellas como fondos específicos, reteniéndolo en su poder para invertirlo exclusivamente en la apertura, mejora y conservación de los caminos vecinales y calles urbanos de su comprensión. Las inversiones o gastos de las mencionadas contribuciones en una forma distinta a la especificada, será calificada como malversación de fondos públicos y sancionados conforme a derecho.

Explicación: Esta disposición faculta a las municipalidades a efectuar el cobro del impuesto de vialidad, el cual podrá ser utilizado para financiar los gastos para la realización de obras para el mantenimiento de los caminos vecinales atendidos por ellas.

En este caso, adicional al FODES, el impuesto de vialidad se convierte en un recurso más con el que cuentan las municipalidades para poder ser utilizado en obras de mantenimiento vial, con la única diferencia, que en este caso el producto que se obtenga a través del cobro del impuesto de vialidad, será utilizado exclusivamente en

la apertura, mejora, conservación y mantenimiento de caminos vecinales; incluso en la parte final de la misma disposición establece que cualquier otro destino será calificado como malversación de fondos públicos.

LEY DEL FONDO DE CONSERVACION VIAL (FOVIAL)

Art. 1. La presente Ley tiene por objeto establecer el marco legal para el financiamiento y gestión de la conservación de la Red Vial Nacional Prioritaria Mantenible, la cual se define posteriormente.

Explicación: Este artículo plantea el objeto de este cuerpo legal, en el cual destaca el concepto de “Red Vial Prioritaria Mantenible”.

Este término es novedoso, ya que luego de la clasificación de La Ley de Carreteras y Caminos Vecinales no teníamos legalmente en el país, otra denominación para la red vial.

Art. 2. Declarase de necesidad e interés público la conservación vial, la cual es una actividad pública y prioritaria del Estado, así como todos los actos conducentes a la consecución de los objetivos plasmados en la presente Ley.

Explicación: Este artículo establece la conservación vial como una necesidad e interés público, definiéndola a la vez, como una actividad propia del Estado.

Siendo la conservación vial un bien de interés nacional, tendrá necesariamente el Estado, a través del MOPTVDU, que velar por su mantenimiento garantizando a los ciudadanos la tutela de este derecho.

Art. 3. Para los efectos de esta Ley, se definen los siguientes conceptos:

1.- Conservación Vial: Amplio conjunto de actividades destinadas a preservar en forma continua y sostenida el buen estado de las vías terrestres de comunicación, de modo que se garantice un servicio óptimo al usuario. La conservación comprende actividades tales como el mantenimiento rutinario y periódico, la señalización, así como las labores de mantenimiento de puentes y obras de paso. El mantenimiento rutinario se refiere a la reparación localizada de pequeños defectos en la calzada y el pavimento; nivelación de superficies sin pavimentar y hombros; el mantenimiento regular del drenaje, los taludes laterales, los bordes, los dispositivos para el control de tránsito y otros elementos accesorios, la limpieza de fajas de derecho de vía y el control de la vegetación, por su naturaleza se aplica dicho mantenimiento una o más veces al año. En términos generales el mantenimiento periódico es el que se refiere al tratamiento y renovación de la superficie, sus períodos de aplicación son mayores de un año. La conservación no comprende la construcción de vías nuevas, tampoco la reconstrucción, rehabilitación total o mejoramiento de la capacidad para elevar su nivel de servicio; dichas actividades serán atribuciones del Ministerio de Obras Públicas, en aquellas vías de su competencia, de conformidad a lo establecido en la Ley de Carreteras y Caminos Vecinales.

2.- Red Vial Nacional Prioritaria: Conjunto de carreteras pavimentadas y caminos no pavimentados bajo la competencia del Gobierno Nacional, cuyo propósito fundamental es comunicar adecuadamente a los municipios del país, y a éste con el resto de la región centroamericana. La Red Vial Nacional Prioritaria se integra de la siguiente manera:

1) Carreteras Pavimentadas, las cuales se subdividen en especiales, primarias y secundarias, de conformidad a lo que establece la ley de la materia;

2) Camino Principal no Pavimentado, el cual conecta el municipio con la principal carretera pavimentada o municipios entre sí, así como otros tramos de prioridad nacional esenciales para el desarrollo agropecuario, turístico y económico del país; y

3) El conjunto de puentes y obras de paso comprendidas en las referidas carreteras y caminos.

4) Red Vial Nacional Prioritaria Mantenible: Conjunto de vías de la Red Vial Nacional Prioritaria, en buen y regular estado. La definición de dicha red será hecha periódicamente a partir de estudios técnicos contratados por esta entidad y con la debida coordinación con el Ministerio de Obras Públicas, Transporte, Vivienda y Desarrollo Urbano.

Explicación: Este artículo define conceptos como Conservación Vial y Red Vial Prioritaria, permitiendo que estos sean comprendidos de una manera mas precisa.

Respecto a la Red Vial Prioritaria, existe un aspecto que llama mucho mi atención, y es respecto a la forma en que esta integrada dicha Red, puesto que en ella se hace una clasificación, la cual comprende a) Carreteras Pavimentadas, b) Camino Principal no pavimentado, c) puentes y d) la Red Vial Prioritaria Mantenible, cada una de las cuales será competencia de FOVIAL, brindarles el respectivo mantenimiento.

Lo curioso de esto, es que como anteriormente pudimos observar, la clasificación de carreteras competencia del MOPTVDU que establecía la Ley de Carreteras y Caminos Vecinales, incluía las carreteras Especiales, Primarias, Secundarias, Terciarias y Rurales, sobre las cuales el Ministerio en comento, debía realizar obras de Construcción, Mejoramiento y Conservación; actualmente las obras de conservación son exclusivas de FOVIAL, desligándose por completo el

MOPTVDU de la realización de estas, sin embargo en este artículo podemos observar una subdivisión de las carreteras pavimentadas en la cual aparecen únicamente las carreteras especiales, primarias y secundarias, quedando fuera las carreteras terciarias y rurales, las cuales se encontraban dentro de las competencias iniciales del MOPTVDU.

Por tanto si el MOPTVDU delego la ejecución de las obras de conservación vial en el FOVIAL, se dejó un vacío legal respecto a la conservación de carreteras terciarias y rurales, que son las que actualmente generan conflictos de competencia respecto a que institución asumirá la competencia para brindarles mantenimiento.

REGLAMENTO INTERNO Del ORGANISMO EJECUTIVO

Art. 43. Compete al Ministerio de Obras Públicas, Transporte, y de Vivienda y de Desarrollo Urbano:

A) Área de Obras Públicas

* Planificar, controlar y evaluar la infraestructura vial del país, así como también la ejecución y conservación de las mismas, de acuerdo a los planes de desarrollo y las disposiciones legales que regulan su uso.

* Efectuar la contratación, conservación y control de toda obra pública que le sea encomendada al ramo, por los otros de la administración central, instituciones oficiales autónomas y municipios.

* Investigar condiciones geológicas, hidrológicas y sismológicas del territorio nacional y efectuar la investigación análisis y aprobación de la calidad de materiales utilizados en las construcciones.

* Supervisar toda obra pública que emprenda el Gobierno central las instituciones oficiales autónomas y los municipios.

* Conceder certificados de explotación provisional y temporal y, conjuntamente con la Secretaría de Economía, conceder certificados de explotación ordinarios para líneas aéreas Comerciales; así como también aprobar los estatutos, reglamento interno y planes de estudio de las Escuelas Técnicas de Navegación Civil.

* Procurar el suministro de mercaderías y servicios necesarios para el cumplimiento de las atribuciones del Ramos, así como para la realización de las obras que le hayan sido encomendadas por otras dependencias del Gobierno central.

* Desarrollar cualquier otra función inherente a la ingeniería y arquitectura que le asigne el Órgano Ejecutivo, y

- Las demás atribuciones que establezcan por Ley o Reglamento.

Explicación: En la primera competencia que establece este artículo, se puede observar que corresponde al MOPTVDU la planificación, control y evaluación de la infraestructura vial del país, así como también la ejecución y conservación de las mismas, de acuerdo a los planes de desarrollo; por tanto esta disposición es bastante clara en afirmar que será el Ministerio en el ramo de Obras Publicas, el encargado de conservar la infraestructura vial del país, lo que incluye todas las carreteras que desde un inicio les atribuía la Ley de Carreteras y Caminos Vecinales.

CAPITULO V

5. SISTEMA DE HIPOTESIS

5.1 PRESENTACION DE LAS HIPOTESIS

A continuación se detallan las hipótesis planteadas para esta investigación así como la operativización de cada una de ellas, en donde se muestran la variables independiente y dependiente y los indicadores que las conforman.

Desde un inicio las hipótesis que han servido de parámetro para llevar a cabo esta investigación han sido cuatro, tres de ellas referidas a las posibles causas que han generado que la labor de las instituciones en cuanto a las obras de mantenimiento vial sea Ineficiente e Ineficaz y la otra, acerca de la posible causa que ha generado que el derecho a una red vial en buen estado no sea considerado como un derecho exigible por parte de los ciudadanos.

SISTEMA DE HIPOTESIS

“La falta de integración, claridad, concordancia y actualización de normas administrativas, constituye una limitante que incide en una inefectiva labor de las instituciones encargadas de la ejecución de obras de mantenimiento vial”

OPERACIONALIZACION

VARIABLE INDEPENDIENTE: FALTA DE INTEGRACION, CLARIDAD,
CONCORDANCIA Y ACTUALIZACION DE
NORMAS ADMINISTRATIVAS

INDICADORES:

- Desarmonía en los cuerpos de Ley
- Inaplicabilidad de la Norma
- Falta de claridad
- Ambigüedad de leyes
- Dualidad de competencias

VARIABLE DEPENDIENTE:

INEFECTIVA LABOR DE LAS INSTITUCIONES
ENCARGADAS DE LA EJECUCION DE OBRAS DE
MANTENIMIENTO VIAL

INDICADORES:

- Ineficacia
- Ineficiencia
- Lentitud
- Desconocimiento
- Conflictos de Competencia
- Inadecuadas interpretaciones de la Ley

“Las diferencias Ideologico-Políticas que existen entre el Gobierno Central y el de la AMSS, constituyen una limitante para que exista una coordinación en la colaboración entre ambos, respecto a planes para la ejecución de obras de mantenimiento vial.”

OPERACIONALIZACION

VARIABLE INDEPENDIENTE:

DIFERENCIAS IDEOLOGICO-POLITICAS QUE
QUE EXISTEN ENTRE EL GOBIERNO CENTRAL
Y LA AMSS

INDICADORES:

- Políticas Radicales
- Falta de Voluntad para Coordinar la ejecución de Obras.
- Pésimas Relaciones Institucionales
- Falta de convenios y acuerdos entre las Instituciones.

VARIABLE DEPENDIENTE:

FALTA DE COORDINACION PARA LA COLABORACION EN PLANES PARA LA EJECUCION DE OBRAS DE MANTENIMIENTO VIAL

INDICADORES:

- Falta de Programas, planes y estrategias de ejecución de obras de mantenimiento vial.
- Incumplimientos de competencias
- Negligencia de funcionarios y/o empleados
- Falta de Colaboración Institucional.

“ La inadecuada legislación que regula la distribución de competencias y recursos a las instituciones encargadas del mantenimiento vial no permite una eficaz realización de estas obras”

OPERACIONALIZACION

VARIABLE INDEPENDIENTE:

INADECUADA LEGISLACION QUE REGULA LA DISTRIBUCION DE COMPETENCIAS Y RECURSOS A LAS INSTITUCIONES ENCARGADAS

INDICADORES: Impuestos Inefectivos
Dualidad de competencias
Falta de igualdad en la distribución de competencias y recursos
Inexistencia de una descentralización de competencias y recursos

VARIABLE DEPENDIENTE: INEFICACIA EN LA REALIZACION DE OBRAS DE MANTENIMIENTO VIAL.

INDICADORES: Incumplimiento de obligaciones
Ineficiencia en la realización de obras
No cobertura institucional
Falta de recursos para la ejecución de obras
Insatisfacción de demandas
Incertidumbre

“ La Ausencia de mecanismos legales que obliguen a las instituciones encargadas del mantenimiento vial a prestar sus servicios en condiciones de eficiencia y eficacia no permite que estas obras sean consideradas como un derecho exigible por parte de los ciudadanos”

OPERACIONALIZACION

VARIABLE INDEPENDIENTE: AUSENCIA DE MECANISMOS LEGALES QUE OBLIGEN A LAS INSTITUCIONES A PRESTAR SERVICIOS EN CONDICIONES DE EFICIENCIA Y EFICACIA

INDICADORES: Vacíos de ley
Falta de voluntad del órgano legislativo
Conformidad de las instituciones ante la situación
Falta de mecanismos legales
Falta de normativa clara y categórica

VARIABLE DEPENDIENTE: LAS OBRAS DE MANTENIMIENTO VIAL
NO SON CONSIDERADAS UN DERECHO
EXIGIBLE

INDICADORES: Desprotección de la normativa existente
Imposibilidad de los usuarios de iniciar acciones legales
Inconformidad ante la situación
Incumplimiento de responsabilidades
Inseguridad jurídica

5.2 ANALISIS DE RESULTADOS

Desde un inicio cuando definí la perspectiva metodológica a utilizar en la presente investigación, establecí que sería de carácter mixto con predominio de una visión objetiva y realista, es decir mediante una investigación de campo; ya que explique que si bien interesa el significado o interpretación de las leyes referentes a la materia, puesto que son estas las que por su falta de actualización y sistematización con otras leyes, han influido al desarrollo del problema planteado, sería de mayor importancia el estudio real y objetivo de la problemática. En consecuencia el hecho jurídico que se está desarrollando, es decir la concepción practica y efectiva en que se tutela el derecho en cuestión, los factores que han

incidido en su desarrollo y la manera en que este afecta a la población, además, los recursos y posturas de las instituciones encargadas de llevar a cabo dichas obras.

Anteriormente cuando me referí a las técnicas de investigación a utilizar establecí que en el estudio de las fuentes reales, el tipo de investigación que aplicaría para este caso, serán las **técnicas de campo**: entre las que se encuentran las **entrevistas** a funcionarios de las instituciones encargadas de llevar a cabo obras de mantenimiento vial, entrevistas a los diputados que conforman en la Asamblea Legislativa, la comisión de “Municipalismo” y la de “Obras Publicas”, además a distintas personalidades del órgano judicial, las cuales serán entrevistadas con el objeto de verificar si se han llevado a cabo acciones en contra de las instituciones encargadas del mantenimiento vial por no llevar a cabo dichas obras y la otra técnica a utilizar para recabar información fue la **encuesta** dirigida a la población que transita por las diferentes vías del municipio de San Salvador.

Luego de realizada la presente investigación logre obtener información a través de las técnicas de campo, de distintas fuentes como la entrevista y la encuesta, las cuales se llevaron a cabo de la siguiente manera:

a) Entrevista

- Se entrevisto a once Funcionarios que realizan sus labores en las instituciones encargadas de llevar a cabo las obras de mantenimiento vial en San Salvador (MOPTVDU y AMSS), a quienes se les realizo una entrevista que consta de trece preguntas cerradas, entre ellos se encuentran seis funcionarios de la AMSS y cinco del MOPTVDU.
- Se entrevisto a siete Diputados de la honorable Asamblea Legislativa, entre ellos 4 de la comisión de Municipalismo en los que se encontraban 2 del partido ARENA y 2 del FMLN, además se entrevisto a tres diputados de la comisión de Obras Publicas entre los cuales se encontraban dos del partido

FMLN y uno de ARENA; a todos se les realizo una entrevista que consta de diez preguntas cerradas relacionadas al tema objeto de nuestra investigación.

- Se entrevisto a siete funcionarios del Órgano Jurisdiccional, a quienes se les realizo una entrevista de siete preguntas cerradas acerca del problema a investigar.

b) Encuesta

Se logro realizar una encuesta a cien automovilistas que transitan por las distintas vías que conforman el Municipio de San Salvador, dicha encuesta constaba de veinte preguntas cerradas acerca del problema planteado.

Las preguntas que se realizaron para obtener los datos de las distintas fuentes de información, son las siguientes:

*** ENTREVISTA AL PERSONAL DE LAS INSTITUCIONES COMPETENTES (MOP-AMSS)**

- 1- ¿Considera que el marco normativo legal existente es claro en la distribución de competencias a las instituciones encargadas de la ejecución de las obras de mantenimiento vial en el país?

Sí _____ No_____

- 2- ¿Considera que las competencias que establece la Ley de Carreteras y Caminos Vecinales son aplicables a las características actuales de la red vial en el Municipio de San Salvador?

Sí _____ No_____

3- ¿Cómo institución se tutela el derecho del automovilista a tener una red vial en buen estado en el municipio de San Salvador?

Sí _____ No _____

4- ¿En su opinión considera que las diferentes normas que regulan la distribución de competencias y recursos al gobierno central y a las municipalidades están armonizadas entre sí?

Sí _____ No _____

5- ¿A que red vial le corresponde brindar el respectivo Mantenimiento?

Primarias _____ Secundarias _____ Terciarias _____ Caminos Vecinales _____

6- ¿Considera que los impuestos prescritos en la ley con los que cuentan para llevar a cabo las obras de mantenimiento vial son efectivos en la forma establecida en la ley para que estos sean recabados?

Sí _____ No _____

7- ¿Considera que los recursos que distribuyen las leyes a las instituciones para que lleven a cabo las obras de mantenimiento vial están distribuidos de manera equitativa?

Sí _____ No _____

8- ¿Considera que en la legislación que regula la distribución de competencias y recursos a las instituciones encargadas del mantenimiento vial hay dualidad de competencias?

Sí _____ No_____

9- La Constitución de la República en sus artículos 203 y 206 ordena que debe existir una colaboración mutua entre el gobierno central y las municipalidades en el desarrollo de sus respectivos planes, lo que supone un esfuerzo de coordinación entre ambos; ¿Se lleva a cabo dicha coordinación para la colaboración en los planes de mantenimiento vial que cada una haya programado en el municipio de San Salvador?

Si _____ No_____

10- Desde que el FMLN ha gobernado la AMSS; ¿Se ha llevado a cabo algún convenio o acuerdo de colaboración para la ejecución de obras de mantenimiento vial?

Si _____ No_____

11- ¿Considera que existe ambigüedad en las leyes referentes al tema del mantenimiento vial?

Sí _____ No_____

12- ¿Como calificaría las relaciones entre la AMSS y el MOPTVDU en cuanto a la coordinación y colaboración en la ejecución de obras de mantenimiento vial?

Buenas _____ Malas_____

- 13- ¿Han iniciado alguna acción que de cierta forma atenué los efectos causados por el conflicto de competencia entre las instituciones encargadas del mantenimiento vial en San Salvador?

Si _____ No_____

*** ENTREVISTA A LOS LEGISLADORES QUE CONFORMAN LAS
DISTINTAS COMISIONES EN LA ASAMBLEA LEGISLATIVA**

- 1- Las instituciones encargadas del mantenimiento vial en el Municipio de San Salvador consideran que las leyes respecto a las competencias en la ejecución de obras de mantenimiento vial no están claras, razón por la cual no asumen la responsabilidad en la realización de dichas obras ¿Considera que el marco normativo que regula la distribución de competencias y recursos a las instituciones encargadas del mantenimiento vial en el país es claro y categórico?

Si _____ No_____

- 2- ¿Considera que la manera en que la normativa existente ha distribuido las competencias y los recursos a las instituciones encargadas del mantenimiento vial es equitativa?

Si _____ No_____

- 3- ¿Considera que la colaboración a la que se refieren los artículos 203 y 206 de la Constitución de la Republica, se da en cuanto a las obras de mantenimiento vial entre la AMSS y el MOPTVDU en el Municipio de San Salvador.

Si _____ No_____

4- ¿Creé que de parte del gobierno central existe una adecuada descentralización de competencias y recursos a las municipalidades para que le brinden mantenimiento a determinado sector vial?

Sí ____ No ____

5- Los artículos 3 y 4 de la Ley de Carreteras y Caminos Vecinales establece la clasificación de las carreteras en atención a las características físicas de estas, además define a las instituciones competentes para llevar a cabo las obras de mantenimiento vial. ¿Considera que estas disposiciones son aplicables a las características de la red vial en la actualidad?

Si ____ No ____

6- ¿Considera que las diferencias ideologico-políticas que existen entre el gobierno central y la AMSS inciden en que ambas instituciones adopten políticas radicales a la hora de asumir responsabilidades en la ejecución de obras de mantenimiento vial?

Si ____ No ____

7- ¿Como Órgano Legislativo, se ha propuesto una solución al mal servicio que prestan las instituciones competentes respecto al tema del mantenimiento vial a raíz del conflicto de competencia antes mencionado?

Sí ____ No ____

8- ¿Considera que en el marco normativo legal que regula todo lo referente al tema del mantenimiento vial existe dualidad en la distribución de competencias a las instituciones para que lleven a cabo las obras de mantenimiento vial?

Sí ____ No ____

9- Con la entrada en vigencia de la Ley de Fondo de Conservación Vial (FOVIAL), el MOPTVDU delegó todas las obras de mantenimiento vial en esta institución, sin embargo en el campo de acción se dejaron fuera algunas carreteras que anteriormente su mantenimiento correspondía al MOPTVDU (terciarias y rurales); ¿Cuándo se aprobó esta normativa considera que se dejaron vacíos en la ley?

Sí ____ No ____

10- ¿Considera que el marco normativo legal existente ampara a los ciudadanos para iniciar acciones legales por los daños que sufren sus vehículos a causa del mal estado de la red vial por el hecho que ninguna de las instituciones se hacen responsables de brindar el mantenimiento en algunas vías de San Salvador?

Si ____ No ____

*** ENTREVISTA A FUNCIONARIOS DEL ORGANO JURISDICCIONAL**

1- ¿Consideran que la ejecución de obras de mantenimiento vial por parte de las instituciones competentes es un derecho exigible de los ciudadanos?

Si ____ No ____

2- ¿Puede legalmente deducirse algún tipo de responsabilidad por el hecho que las instituciones competentes no brindan el mantenimiento vial respectivo?

Sí _____ No_____

3- ¿Es posible iniciar alguna acción legal en contra de las instituciones encargadas del mantenimiento vial por no ejecutar dichas obras?

Sí _____ No_____

4- ¿Se han recibido algún tipo de demanda en contra de las instituciones competentes de llevar a cabo obras de mantenimiento vial, ya sea por daños en los vehículos o por el incumplimiento de obligaciones de esta índole legalmente establecidas?

Sí _____ No_____

5- ¿Considera que en el marco normativo legal existen vacíos que permiten que las personas afectadas no puedan iniciar acciones legales en contra de las instituciones encargadas del mantenimiento vial por no cumplir con sus obligaciones?

Sí _____ No_____

6- En su opinión el marco normativo legal que regula el tema del mantenimiento vial cuenta con los mecanismos legales suficientes para obligar a las instituciones a que cumplan con sus obligaciones en cuanto a prestar el servicio de mantenimiento vial?

Sí _____ No_____

7- Considera que la falta de mecanismos legales que obliguen a las instituciones a llevar a cabo las obras de mantenimiento vial crea en ellos un estado de conformismo ante la situación?

Sí _____ No_____

*** ENCUESTA DIRIGIDA A LOS AUTOMOVILISTAS QUE TRANSITAN LAS VIAS DE SAN SALVADOR**

1- ¿Como calificaría las condiciones de la red vial en el municipio de San Salvador?

Buena _____ Regular_____ Mala_____

2- Ha causado inconvenientes el estado actual de la red vial en el municipio de San Salvador?

Si _____ No_____ Cuales?

3- ¿Qué impuesto o Tasa cancela para la conservación de la red vial en San Salvador?

Fovial _____ Vialidad_____ Mantenimiento de Caminos Vecinales_____

4- ¿En su opinión que institución es la competente para reparar y dar mantenimiento a la red vial del Municipio de San Salvador?

MOPTVDU _____ AMSS_____ Otra?

5- ¿Cómo calificaría el tiempo en el cual se ejecutan las obras de mantenimiento vial en San Salvador?

Rápido _____ Necesario _____ Lento _____

6- Han presentado alguna solicitud para la ejecución de obras de mantenimiento vial?

Si _____ No _____

7- ¿Se ha dado una respuesta favorable a sus necesidades?

Sí _____ No _____

8- ¿Qué argumentos presentaron para no llevar a cabo las obras requeridas?

Falta de competencia _____ Falta de recursos _____
Otra _____

9- ¿Cómo calificaría la labor de las instituciones encargadas del mantenimiento vial?

Eficiente y Efectiva _____ Ineficiente e Inefectiva _____

10- ¿Conoce las leyes que otorgan competencia a las instituciones para realizar las obras de mantenimiento vial?

Si _____ No _____

11- ¿Considera que los recursos destinados a la ejecución de obras de mantenimiento vial están distribuidos de manera equitativa entre las instituciones encargadas?

Si _____ No_____

12- ¿A su criterio existe seguridad jurídica acerca de que institución es la encargada de realizar las obras de mantenimiento vial en el municipio de San Salvador?

Sí _____ No_____

13- Cuál considera es la institución que obtiene mayores recursos para la ejecución de obras de mantenimiento vial?

MOPTVDU_____ AMSS_____ Otra_____

14- ¿Considera que existe negligencia por parte de las instituciones encargadas de llevar a cabo las obras de mantenimiento vial en la atención que estas tienen respecto a las denuncias que provienen de la población?

Sí _____ No_____

15- Considera que la forma de distribución de recursos a las instituciones para que ejecuten obras de mantenimiento vial en San Salvador es suficiente?

Si _____ No_____

16- Ha iniciado alguna acción legal en contra de las instituciones competentes por no llevar a cabo las obras a las cuales la Ley obliga?

Si _____ No _____

17- ¿Qué calles son las que se encuentran en peores condiciones en el municipio de San Salvador?

Primarias _____ Secundarias _____ Terciarias _____

18- ¿Considera que las instituciones encargadas de llevar a cabo las obras de mantenimiento vial mantienen algún tipo de colaboración entre sí?

Sí _____ No _____

19- ¿Considera que las diferencias políticas entre el gobierno central y la AMSS tienen alguna incidencia en la falta de programas y planes para la ejecución de obras de mantenimiento vial?

Si _____ No _____

20- ¿Cree que el pago de Tasas o impuestos para el mantenimiento vial otorga derecho a exigir de las instituciones la prestación de este servicio?

Si _____ No _____

21- ¿Considera que una red vial en buen estado es un derecho de todos los ciudadanos?

Si _____ No _____

Gracias a esta investigación y a los resultados obtenidos ha sido posible verificar si las hipótesis planteadas se cumplen, es decir si son verdaderas o falsas. Por tanto en este capítulo analizare cada hipótesis, así como cada uno de los indicadores que componen las variables dependiente e independiente, para que a través de los resultados reflejados por las técnicas de investigación de campo, se pueda ir relacionando dichos resultados con los indicadores de las variables.

HIPOTESIS N° 1

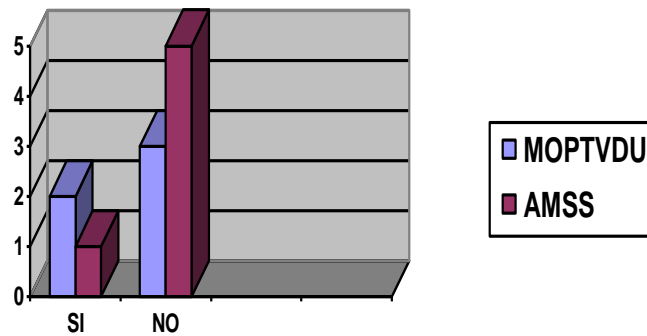
“La falta de integración, claridad, concordancia y actualización de normas administrativas, constituye una limitante que incide en una Inefectiva labor de las instituciones encargadas de la ejecución de obras de mantenimiento vial”

VARIABLE INDEPENDIENTE: LA FALTA DE INTEGRACION, CLARIDAD, CONCORDANCIA Y ACTUALIZACION DE NORMAS ADMINISTRATIVAS

INDICADORES:

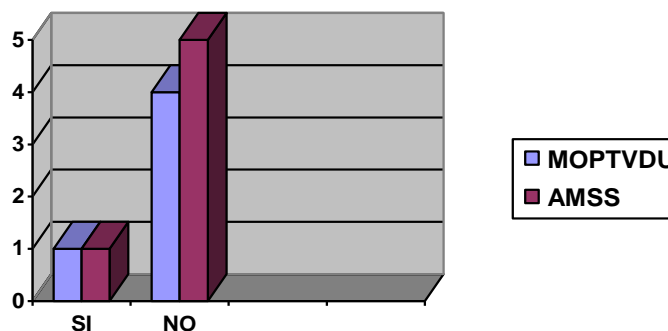
- Desarmonía en los cuerpos de Ley
- Inaplicabilidad de la Norma
- Falta de claridad
- Ambigüedad de leyes
- Dualidad de competencias

El primer indicador de la variable independiente establece que existe una **desarmonía en los cuerpos de ley**; en la entrevista realizada a los funcionarios de las instituciones competentes de llevar a cabo las obras de mantenimiento vial (MOPTVDU y AMSS), en la **pregunta numero “4”** se consulta “*en su opinión considera que las diferentes normas que regulan la distribución de competencias y recursos al gobierno central y a las municipalidades están armonizadas entre sí*”, a lo que ocho funcionarios contestaron que **NO** existe armonía entre los cuerpos de ley y únicamente tres contestaron que las normas que regulan la distribución de competencias y recursos **SI** guardan armonía entre si. Lo que constituye que el 73% de los funcionarios entrevistados están de acuerdo con el indicador planteado, en el sentido que las disposiciones que regulan la distribución de competencias para mantenimiento vial no están armonizadas entre si y el otro 27% opina que si hay armonía entre las leyes, por tanto podemos verificar que este indicador se cumple ya que la mayor parte de los funcionarios que se desempeñan en las instituciones encargadas de llevar a cabo las obras de mantenimiento vial opinan que las leyes no están armonizadas entre si. Cabe mencionar que al hacer un análisis comparativo entre los resultados obtenidos por parte de las instituciones involucradas en la problemática en estudio, se concluye que en el MOPTVDU hubo un criterio bastante dividido respecto a la pregunta planteada, puesto que de 5 funcionarios de dicha institución dos opinaron que las leyes están armonizadas ente si y tres opinaron que no existía armonía entre ellas, es decir que el 60% de los funcionarios confirman el indicador; en el caso de la AMSS existe un criterio mas amplio que se inclina a confirmar el indicador, puesto que de los seis funcionarios de dicha institución cinco opinaron que no existe armonía entre las leyes y únicamente uno opina que si están armonizadas, por tanto en esta institución el 83.3% de los funcionarios confirman la existencia del indicador. Lo cual reflejado a través de una gráfica se presenta de la siguiente forma:



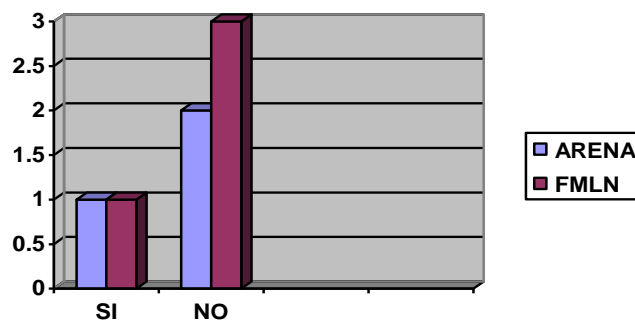
En el segundo indicador de la variable independiente se establece que existe **Inaplicabilidad de la Norma**, en la entrevista realizada a los funcionarios de las instituciones competentes de llevar a cabo las obras de mantenimiento vial (MOPTVDU y AMSS), en la **pregunta numero “3”** se consulta “*considera que las competencias que establece la Ley de carreteras y caminos vecinales son aplicables a las características actuales de la red vial en el Municipio de San Salvador*”, a lo que nueve funcionarios contestaron que **NO** son aplicables, lo que constituye el 82% de los entrevistados y únicamente dos contestaron que **SI** son aplicables a las características actuales de la red vial, constituyendo esta cifra el 18% restante. Luego de observar estos datos podemos afirmar que este indicador a opinión de la gran mayoría de funcionarios que laboran en las instituciones competentes se cumple, ya que para ellos las características actuales de la red vial no permiten la aplicación de disposiciones que establecen términos los cuales no se presentan en las vías del municipio de San Salvador en la actualidad. En esta oportunidad al hacer un análisis comparativo entre los resultados obtenidos por parte de las instituciones involucradas en la problemática en estudio, se concluye que en el MOPTVDU hubo un criterio bastante amplio que se inclina a confirmar el indicador puesto que de cinco funcionarios de dicha institución uno opino que las leyes son aplicables a las características actuales de la red vial y cuatro opinaron que no eran aplicables, es decir que el 80% de los funcionarios confirman el indicador; en el caso de la AMSS existe también un criterio bastante amplio que confirma el indicador, puesto que de los seis funcionarios de dicha institución cinco

opinaron que las leyes no son aplicables y únicamente uno opino que si lo eran, por tanto en esta institución el 83.3% de los funcionarios confirman la existencia del indicador. Lo cual reflejado a través de una gráfica se presenta de la siguiente forma:



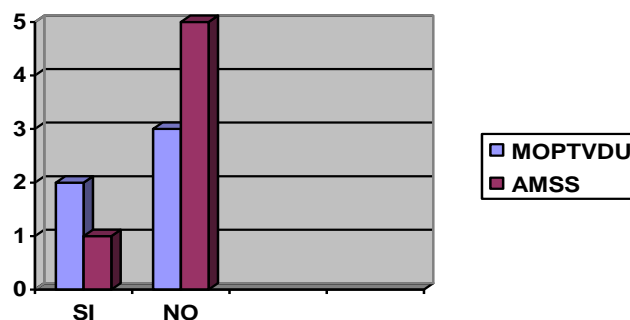
El mismo indicador se ve comprobado por lo que reflejan los resultados obtenidos a través de la **pregunta numero “5”** de la entrevista que se les realizo a los diputados que conforman las comisiones de Municipalismo y la de Obras Publicas en la Asamblea Legislativa, en la cual se consulta *“considera que las disposiciones contenidas en los artículos 3 y 4 de la Ley de Carreteras y Caminos Vecinales los cuales establecen la clasificación de las carreteras en atención a las características físicas de estas, y además define a las instituciones competentes de llevar a cabo las obras de mantenimiento vial; son aplicables a las características de la red vial en la actualidad”* a lo que cinco diputados contestaron que **NO** son aplicables lo que constituye el 71% de los entrevistados y solamente dos diputados contestaron que **SI** pueden aplicarse, constituyendo el 29% restante. Esta entrevista al igual que la anterior muestra que la mayor parte de diputados están conscientes de la Inaplicabilidad de la norma con respecto a las características actuales de las vías en el municipio de San Salvador. En estas opiniones cabe mencionar que en la comisión de Municipalismo únicamente un diputado del FMLN opina que las leyes referentes al mantenimiento vial son aplicables a las características actuales de las calles y

los otros tres diputados dos de ellos de ARENA y el otro del FMLN opinan que no son aplicables, lo que constituye que el 75% en esta comisión confirman el indicador, en cuanto a la comisión de Obras Publicas el diputado de ARENA es de la opinión que las leyes son aplicables y los dos del FMLN opinan lo contrario, es decir que en esta comisión el 66.6% confirma el indicador. Lo cual reflejado a través de una gráfica se presenta de la siguiente forma



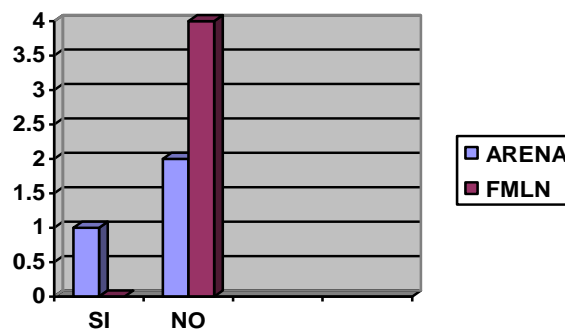
En el tercer indicador de la variable independiente se establece que existe **Falta de claridad en las Leyes**, por lo que en la entrevista realizada a los funcionarios de las instituciones competentes de llevar a cabo las obras de mantenimiento vial (MOPTVDU y AMSS), en la **pregunta numero “1”** se consulta *“considera que el marco normativo legal existente es claro en la distribución de competencias a las instituciones encargadas de la ejecución de las obras de mantenimiento vial”*, a lo que ocho funcionarios contestaron que **NO** son claras, lo que constituye el 73% de los entrevistados y únicamente tres contestaron que **SI** son claras, constituyendo el 27% restante. Por tanto puede comprobarse que la mayor parte de funcionarios de las instituciones encargadas de llevar a cabo las obras de mantenimiento vial opinan que las competencias no están claras y esta es la razón por la que muchas veces se generan conflictos de competencia, por el hecho que ninguna de las instituciones asume responsabilidad. Cabe mencionar que al hacer un análisis comparativo entre los resultados obtenidos por parte de las instituciones involucradas en la problemática en estudio, se concluye que en el MOPTVDU hubo un criterio bastante dividido con respecto a la pregunta puesto que de cinco

funcionarios de dicha institución dos opinaron que las leyes que regulan el mantenimiento vial son claras y tres opinaron que no eran claras, es decir que el 60% de los funcionarios confirman el indicador, en el caso de la AMSS por el contrario, existe un criterio bastante amplio que confirma el indicador, puesto que de los seis funcionarios de dicha institución cinco opinaron que las leyes no son claras y únicamente uno opino que si lo eran, por tanto en esta institución el 83.3% de los funcionarios confirman la existencia del indicador. Lo cual reflejado a través de una gráfica se presenta de la siguiente forma



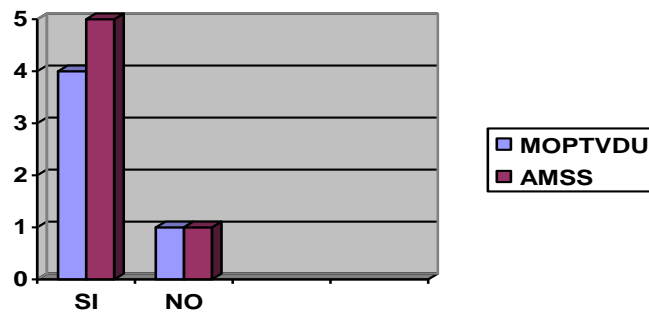
El mismo indicador se ve comprobado por lo que reflejan los resultados obtenidos a través de la **pregunta numero “1”** de la entrevista que se les realizo a los diputados que conforman las comisiones de Municipalismo y la de Obras Publicas en la Asamblea Legislativa, en la cual se consulta “*considera que el marco normativo que regula la distribución de competencias y recursos a las instituciones encargadas del mantenimiento vial en el país, es claro y categórico*” a lo que seis diputados contestaron que **NO** es claro, lo cual constituye el 86% de los entrevistados y solamente un diputado contesto que **SI** es claro, constituyendo el 14% restante. Estos datos sumados con los anteriores ponen de manifiesto que el indicador se cumple y que los mismos legisladores son de opinión que las leyes no son claras con respecto a la distribución de competencias a las instituciones para el mantenimiento vial. En estas opiniones cabe mencionar que en la comisión de Municipalismo únicamente un diputado de ARENA opina que las leyes referentes al mantenimiento vial son claras y los otros tres diputados dos de ellos del FMLN y el otro de ARENA opinan que no son claras, lo que constituye que el 75% en esta

comisión confirman el indicador, en cuanto a la comisión de Obras Publicas, en ella todos los diputados son de la opinión que las leyes no son claras es decir los dos diputados del FMLN y el diputado del partido ARENA, lo que constituye que en esta comisión el 100% de ellos confirman el indicador. Lo cual reflejado a través de una gráfica se presenta de la siguiente forma:



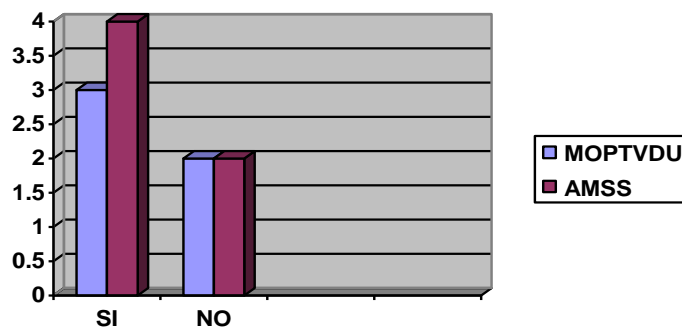
En el cuarto indicador de la variable independiente se establece que existe **ambigüedad en las Leyes** referentes al problema, por lo que en la entrevista realizada a los funcionarios de las instituciones competentes de llevar a cabo las obras de mantenimiento vial (MOPTVDU y AMSS), en la **pregunta numero “11”** se consulta “*considera que existe ambigüedad en las leyes referentes al tema del mantenimiento vial*”, a lo que nueve funcionarios contestaron que **SI** existe ambigüedad en las leyes, lo que constituye el 82% de los entrevistados y únicamente dos contestaron que **NO** existen ambigüedades en las leyes, constituyendo el 18% restante. Estos datos comprueban que el indicador se presenta en la realidad y que el mayor numero de funcionarios de las instituciones competentes consideran que en la legislación que regula las competencias para la ejecución de obras de mantenimiento vial existen ambigüedades. En esta oportunidad al hacer un análisis comparativo entre los resultados obtenidos por parte de las instituciones involucradas en la problemática en estudio, se concluye que en el MOPTVDU hubo un criterio bastante amplio que confirma el indicador puesto que de cinco funcionarios de dicha institución cuatro de ellos opinaron que si existen ambigüedades en las leyes que regulan el mantenimiento vial y uno opino que no existen tales ambigüedades, es decir que el 80% de los funcionarios confirman el indicador; en el caso de la AMSS existe también un criterio bastante amplio que confirma el indicador, puesto que de

los seis funcionarios de dicha institución cinco opinaron que en las leyes que regulan el mantenimiento vial, existen ambigüedades y únicamente uno opino lo contrario, por tanto en esta institución el 83.3% de los funcionarios confirman la existencia del indicador. Lo cual reflejado a través de una gráfica se presenta de la siguiente forma:



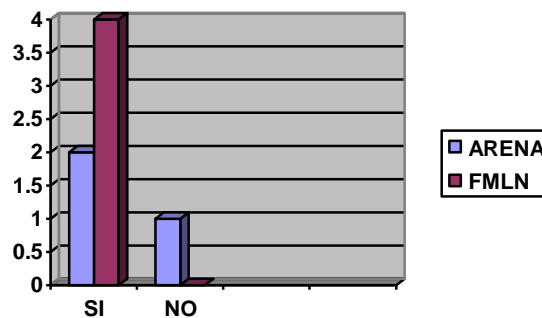
En el quinto indicador de la variable independiente se establece que existe **dualidad de competencias** en las leyes referentes al problema, por lo que en la entrevista realizada a los funcionarios de las instituciones competentes de llevar a cabo las obras de mantenimiento vial (MOPTVDU y AMSS), en la **pregunta numero “8”** se consulta “*considera que en la legislación que regula la distribución de competencias y recursos a las instituciones encargadas del mantenimiento vial existe dualidad de competencias*”, a lo que siete funcionarios contestaron que **SI** existe dualidad de competencias, lo que constituye el 64% de los entrevistados y cuatro contestaron que **NO** existen dualidades, constituyendo el 36% restante. Lo que muestra que la mayor parte de funcionarios de las instituciones competentes opinan que existen dualidades en las competencias que se les han asignado ya que consideran que estas en muchas ocasiones les son asignadas a ambas instituciones. Cabe mencionar que al hacer un análisis comparativo entre los resultados obtenidos por parte de las instituciones involucradas en la problemática en estudio, se concluye que en el MOPTVDU hubo un criterio bastante dividido con respecto a la pregunta, puesto que de cinco funcionarios de dicha institución tres de ellos opinaron que si existen dualidad de competencias en las leyes que regulan el mantenimiento vial y dos opinaron que no, es decir que el 60% de los funcionarios confirman el indicador;

en el caso de la AMSS existe también un criterio bastante dividido, puesto que de los seis funcionarios de dicha institución cuatro opinaron que en las leyes existe dualidad en las competencias y dos opinaron lo contrario, por tanto en esta institución el 66.6% de los funcionarios confirman la existencia del indicador. Lo cual reflejado a través de una gráfica se presenta de la siguiente forma:



El mismo indicador se ve comprobado por lo que reflejan los resultados obtenidos a través de la **pregunta numero “8”** de la entrevista que se les realizo a los diputados que conforman las comisiones de Municipalismo y la de Obras Publicas en la Asamblea Legislativa, en la cual se consulta *“consideran que en el marco normativo que regula todo lo referente al tema del mantenimiento vial existe dualidad en la distribución de competencias a las instituciones para que lleven a cabo estas obras”* a lo que seis diputados contestaron que **SI** existe dualidad de competencias, lo que constituye el 86% de los entrevistados y solamente un diputado contesto que **NO** existe dualidad en la distribución de competencias, constituyendo el 14% restante. Estos datos sumados a los reflejados en el párrafo anterior, ponen de manifiesto que el indicador se cumple, ya que la mayor parte de los legisladores opinan que en la normativa que regula la conservación vial, existe dualidad de competencias. En estas opiniones cabe mencionar que en la comisión de Municipalismo únicamente un diputado de ARENA opina que en las leyes referentes al mantenimiento vial no existe dualidad de competencias y los otros tres diputados dos de ellos del FMLN y el otro de ARENA opinan que si existe tal dualidad, lo que constituye que el 75% en esta comisión confirman el indicador; en cuanto a la

comisión de Obras Publicas, en ella todos los diputados son de la opinión que en las leyes existe dualidad en la distribución de competencias, es decir los dos diputados del FMLN y el diputado del partido ARENA, lo que constituye que en esta comisión el 100% de ellos confirman el indicador. Lo cual reflejado a través de una gráfica se presenta de la siguiente forma:



VARIABLE DEPENDIENTE: INEFECTIVA LABOR DE LAS INSTITUCIONES ENCARGADAS DE LA EJECUCION DE OBRAS DE MANTENIMIENTO VIAL

- Ineficacia

INDICADORES:

- Ineficiencia

- Lentitud

- Desconocimiento

- Conflictos de Competencia

- Inadecuadas interpretaciones de la Ley

El primer indicador de la variable dependiente, establece que existe **ineficacia** en la labor de las instituciones para llevar a cabo las obras de mantenimiento vial, en la encuesta realizada a los automovilistas que transitan por las distintas vías que conforman el municipio de San Salvador, en la **pregunta numero “9”** se consulta “ *como calificaría la labor de las instituciones encargadas del*

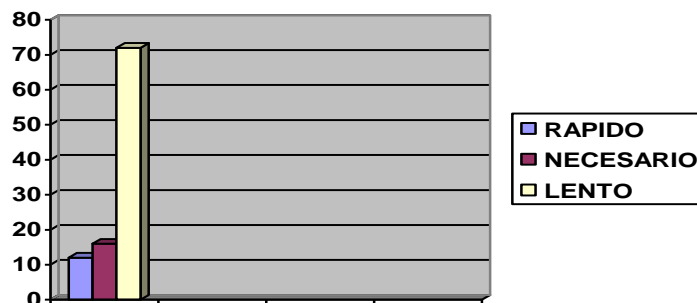
mantenimiento vial”, a lo que dieciocho encuestados contestaron que la consideraban **eficiente y efectiva**, lo que constituye el 18% de los encuestados y ochenta y dos contestaron que lo consideraban **Ineficiente e Inefectiva**, constituyendo el 82% restante. Estos datos muestran que el indicador se cumple y que los automovilistas consideran que el trabajo de las instituciones es Ineficiente e Inefectivo y hacen esta afirmación debido a la percepción física que estos tienen del problema. Lo cual reflejado a través de una gráfica se presenta de la siguiente forma:



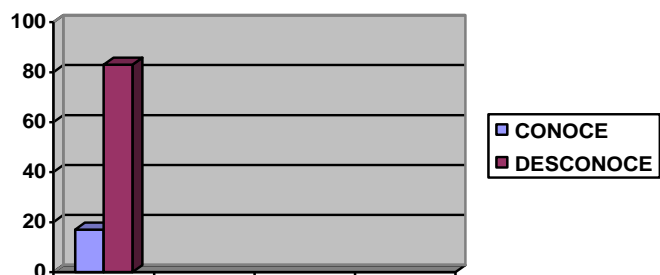
En el segundo indicador de la variable dependiente, se establece que existe **Ineficiencia** en la labor de las instituciones para llevar a cabo las obras de mantenimiento vial, en la encuesta realizada a los automovilistas que transitan por las distintas vías que conforman el municipio de San Salvador, en la **pregunta numero “9”** se consulta “*en su opinión como calificaría la labor de las instituciones encargadas del mantenimiento vial*”, a lo que dieciocho encuestados contestaron que la consideraban **eficiente y efectiva**, lo que constituye el 18% de los encuestados y ochenta y dos automovilistas contestaron que lo consideraban **Ineficiente e Inefectiva**, constituyendo el 82% restante. Lo cual se presenta en el gráfico anterior.

En el tercer indicador de la variable dependiente, se establece que existe **lentitud** de parte de las instituciones para llevar a cabo las obras de mantenimiento vial, en la encuesta realizada a los automovilistas que transitan

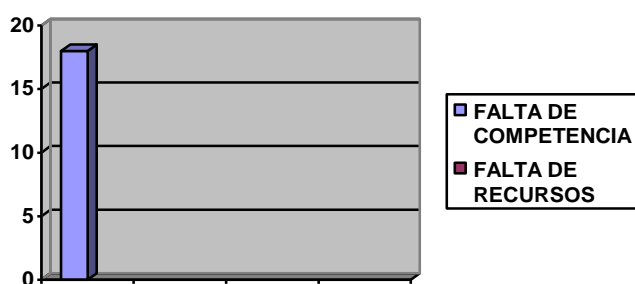
por las distintas vías que conforman el municipio de San Salvador, en la **pregunta numero “5”** se consulta “ *como considera el tiempo en el cual se ejecutan las obras de mantenimiento vial en San Salvador*”, a lo que doce encuestados contestaron que lo consideraban **RAPIDO**, lo que constituye el 12% de los encuestados, dieciséis que lo realizaban en el tiempo **NECESARIO**, constituyendo el 16% y setenta y dos contestaron que lo consideraban **LENTO**, lo que constituye el 72%. Lo que comprueba que la mayoría de la población considera que las instituciones muestran grandes síntomas de lentitud en la ejecución de las obras. Lo cual reflejado a través de una gráfica se presenta de la siguiente forma:



En el cuarto indicador de la variable dependiente, se establece que existe **desconocimiento de las normas** que otorgan competencia a las instituciones para llevar a cabo las obras de mantenimiento vial, en la encuesta realizada a los automovilistas que transitan por las distintas vías que conforman el municipio de San Salvador, en la **pregunta numero “10”** se consulta “*Conoce las leyes que otorgan competencia a las instituciones para realizar las obras de mantenimiento vial*”, a lo que diecisiete encuestados contestaron que **SI** las conocen, lo que constituye el 17% de ellos y ochenta y tres contestaron que **NO** las conocían, constituyendo el 83% restante. Quedando de manifiesto que la mayor parte de la población desconoce las leyes referentes al mantenimiento vial, lo que verifica que el indicador se cumple. Lo cual reflejado a través de una gráfica se presenta de la siguiente forma:

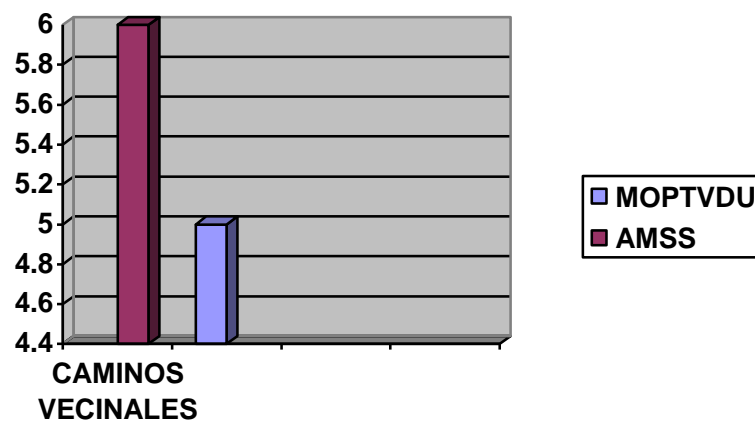


En el quinto indicador de la variable dependiente, se establece que existen **conflictos de competencia** entre las instituciones para llevar a cabo las obras de mantenimiento vial, en la encuesta realizada a los automovilistas que transitan por las distintas vías que conforman el municipio de San Salvador, en la **pregunta numero “8”** se consulta “*Que argumentos presentaron las instituciones para no realizar las obras de mantenimiento vial*”, a lo que dieciocho de veinticuatro encuestados que contestaron que no se les había dado respuesta favorable a su petición, manifestaron que el argumento había sido la **falta de competencia**, lo que constituye que el 75% de las ocasiones la excusa para no realizar los trabajos de mantenimiento vial es la falta de competencia y seis de ellos respondieron que la **falta de recursos**, había sido la excusa presentada, constituyendo que el otro 25% de los argumentos fue la falta de recursos. Lo cual reflejado a través de una gráfica se presenta de la siguiente forma:



En el sexto indicador de la variable dependiente se establece que existen **inadecuadas interpretaciones de las Leyes** referentes al problema, por lo que en la entrevista realizada a los funcionarios de las instituciones competentes de llevar a cabo las obras de mantenimiento vial (MOPTVDU y AMSS), en la **pregunta numero “5”** se consulta “*a que red vial le corresponde brindar el respectivo*

mantenimiento vial”, a lo que los cinco funcionarios del MOPTVDU contestaron que les corresponde brindar mantenimiento únicamente a la **red vial primaria** y los seis funcionarios de la AMSS contestaron que a ellos les corresponde brindar mantenimiento únicamente a los **caminos vecinales**, lo que nos refleja que las mismas instituciones encargadas le dan una inadecuada interpretación a las leyes que otorgan competencia o al parecer una interpretación a conveniencia puesto que al MOPTVDU le corresponden las vías especiales, primarias, secundarias, terciarias y rurales, según el art. 3 de la Ley de carreteras y caminos vecinales y estos al hacerles la pregunta contestan que le corresponde atender únicamente la red primaria. Lo cual reflejado a través de una gráfica se presenta de la siguiente forma:



Luego de observar los resultados obtenidos a través de las técnicas de campo (entrevistas y encuesta), podemos verificar que todos los indicadores que conforman las variables de esta hipótesis se cumplen, es decir luego de analizar la mayor parte de los indicadores, puede concluirse que estos se presentan en la realidad.

La variable independiente en esta hipótesis es “la falta de integración, claridad, concordancia y actualización de normas administrativas” y los indicadores que la conforman se comprobaron a través de las técnicas de campo utilizadas, puesto que

los datos que proporcionaron en este caso las preguntas utilizadas para verificar los indicadores, confirmaron la existencia de estos, ya que siempre el porcentaje de entrevistados que opinaban que los indicadores se cumplían fue superior, así mismo cuando analice los indicadores que conforman la variable dependiente, que establece que a raíz de la variable independiente existe una “Inefectiva labor de las instituciones encargadas de la ejecución de obras de mantenimiento vial”; la mayoría de estos datos fueron comprobados a través de la encuesta dirigida a los automovilistas que circulan por las vías del municipio de San Salvador, así como con la opinión de las otras fuentes de información, ya que de ellas se obtuvo un porcentaje mayor de automovilistas que confirmaban la existencia de los indicadores.

Por tanto luego de haber obtenido estos datos y de verificar que los indicadores a opinión de la mayor parte de personas envueltas en el problema del mantenimiento vial eran verdaderos y habiendo realizado además un análisis jurídico del marco normativo legal en cuanto a la dispersión de normas que existen y a la falta de claridad de algunas disposiciones que regulan la distribución de competencias y recursos a las instituciones encargadas del mantenimiento vial, podemos afirmar que la hipótesis N° 1 se cumple y que la falta de integración, claridad, concordancia y actualización de normas administrativas constituyen una limitante que incide en una Inefectiva labor de las instituciones encargadas de la ejecución de obras de mantenimiento vial, ya que en la mayoría de ocasiones el hecho de que las leyes no estén claras, o que no estén actualizadas o integradas entre si, permite que las instituciones tengan suficientes argumentos para no prestar los servicios en las condiciones requeridas.

HIPOTESIS 2

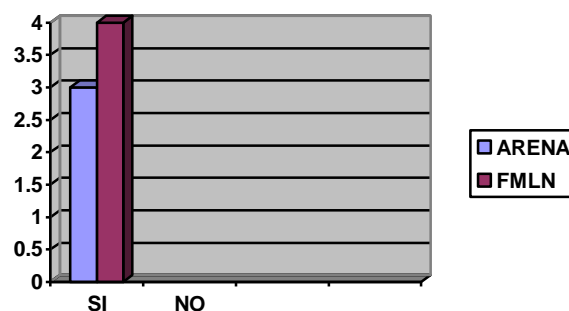
“Las diferencias ideológico-políticas que existen entre el gobierno central y el de la AMSS, constituyen una limitante para que exista una coordinación en la colaboración entre ambos, respecto a los planes para la ejecución de obras de mantenimiento vial

VARIABLE INDEPENDIENTE DIFERENCIAS IDEOLOGICO POLITICAS QUE
EXISTEN ENTRE EL GOBIERNO CENTRAL Y
LA AMSS

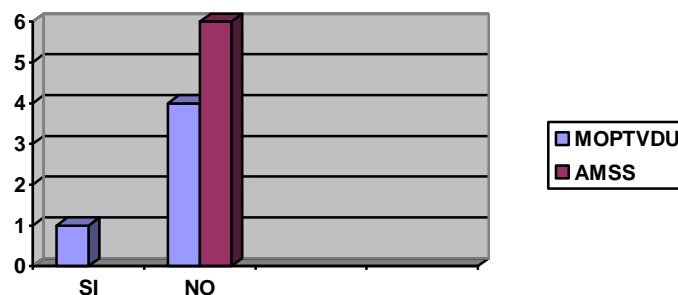
INDICADORES

- Políticas Radicales
- Falta de voluntad para coordinar la ejecución de obras
- Pésimas Relaciones institucionales
- Falta de convenios y acuerdos entre las instituciones

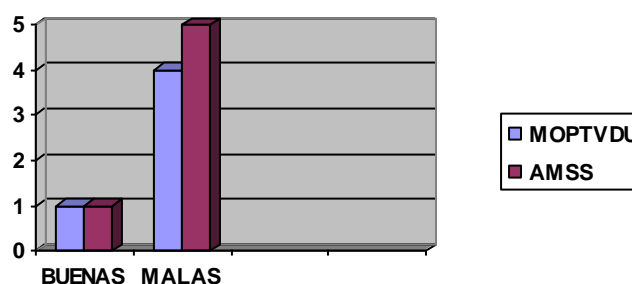
El primer indicador de la variable independiente, establece que existen **políticas radicales** por parte de las instituciones competentes de llevar a cabo las obras de mantenimiento vial, en la entrevista realizada a los diputados que conforman las comisiones de Municipalismo y la de Obras Publicas de la Asamblea Legislativa, en la **pregunta numero “6”**, se les consulta “ *considera que las diferencias ideológico-políticas que existen entre el gobierno central y la AMSS inciden en que ambas instituciones adopten políticas radicales a la hora de asumir responsabilidades en cuanto a la ejecución de las obras de mantenimiento vial* ”; a lo que siete funcionarios contestaron que **SI** existen políticas radicales por parte de las instituciones, lo que constituye el 100% de los entrevistados y ninguno de ellos opino que **NO**. Por tanto podemos observar que la totalidad de los diputados entrevistados son de la opinión que los gobiernos de las instituciones competentes adoptan políticas que muchas veces no responden a las competencias legales que les corresponde como institución sino a decisiones caprichosas que no contribuyen a las necesidades de la población. Lo cual reflejado a través de una gráfica se presenta de la siguiente forma:



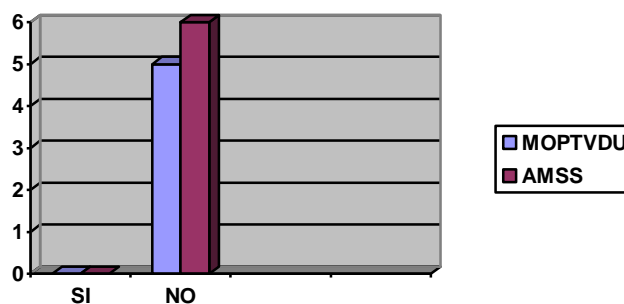
El segundo indicador de la variable independiente, establece que existe por parte de las instituciones competentes de llevar a cabo las obras de mantenimiento vial, una **falta de voluntad para coordinar la ejecución de dichas obras**, en la entrevista realizada a los funcionarios de las instituciones competentes de llevar a cabo las obras de mantenimiento vial (MOPTVDU y AMSS), en la **pregunta numero “9”** se consulta “ *se lleva a cabo la coordinación para la colaboración en los planes de mantenimiento vial que cada una de las instituciones haya programado en el municipio de San Salvador así como lo establecen los arts. 203 y 206 de la Constitución de la República*, a lo que un funcionario contestó que **SI** existe coordinación entre las instituciones, lo que constituye el 9% de los entrevistados y diez de ellos contestaron que **NO** existe tal coordinación, constituyendo el 91% restante. Por lo que podemos afirmar que este indicador se cumple, puesto que son los mismos funcionarios de las instituciones encargadas los que afirman que entre ellos no existe colaboración en la ejecución de obras de mantenimiento vial. Cabe mencionar que al hacer un análisis comparativo entre los resultados obtenidos por parte de las instituciones involucradas en la problemática en estudio, se concluye que en el MOPTVDU hubo un criterio bastante amplio que confirma el indicador, puesto que de cinco funcionarios de dicha institución uno de ellos opinó que si existe coordinación para la colaboración en la ejecución de las obras en cuestión y cuatro opinaron que no la hay, es decir que el 80% de los funcionarios confirman el indicador; en el caso de la AMSS existió un criterio único, puesto que de los seis funcionarios de dicha institución todos opinaron que no existe dicha coordinación, por tanto en esta institución el 100% de los funcionarios confirman la existencia del indicador. Lo cual reflejado a través de una grafica se presenta de la siguiente forma



El tercer indicador de la variable independiente, establece que existen **pésimas relaciones entre las instituciones** competentes de llevar a cabo las obras de mantenimiento vial, en la entrevista realizada a los funcionarios de estas instituciones, en la **pregunta numero “12”** se les consulta “ *como calificaría las relaciones entra la AMSS y el MOPTVDU en cuanto a la coordinación y colaboración en la ejecución de las obras de mantenimiento vial* ”; a lo que nueve funcionarios contestaron que las relaciones entre instituciones en cuanto al tema del mantenimiento vial son **MALAS**, lo que constituye el 82% de los entrevistados y dos contestaron que son **BUENAS**, constituyendo el 18% restante. Por lo que los datos anteriores demuestran que los funcionarios de las instituciones consideran con las relaciones entre ellos con respecto a la ejecución de obras de mantenimiento vial no son buenas, ya que no existe colaboración ni comunicación que facilite o mejore las actuales. Cabe mencionar que al hacer un análisis comparativo entre los resultados obtenidos por parte de las instituciones involucradas en la problemática en estudio, se concluye que en el MOPTVDU hubo un criterio bastante amplio que confirma el indicador, puesto que de cinco funcionarios de dicha institución uno de ellos opinaron que las relaciones entre las instituciones son buenas y los otros cuatro opinaron que las relaciones son malas, es decir que el 80% de los funcionarios confirman el indicador; en el caso de la AMSS existe también un criterio bastante amplio, puesto que de los seis funcionarios de dicha institución cinco opinaron que las relaciones entre las instituciones son malas y solamente uno opino lo contrario, por tanto en esta institución el 83.3% de los funcionarios confirman la existencia del indicador Lo cual reflejado a través de una grafica se presenta de la siguiente forma



El cuarto indicador de la variable independiente, establece que existe **falta de convenios y acuerdos entre las instituciones** competentes para llevar a cabo las obras de mantenimiento vial, en la entrevista realizada a los funcionarios de las instituciones competentes de llevar a cabo las obras de mantenimiento vial (MOPTVDU y la AMSS), en la **pregunta numero “10”** se consulta “ desde que el FMLN ha gobernado la AMSS se ha llevado a cabo algún convenio o acuerdo de colaboración para la ejecución de obras de mantenimiento vial ”; a lo que ningún funcionario contestó que **SI** se haya llevado a cabo algún convenio o acuerdo es decir que los once funcionarios entrevistados contestaron que **NO** se ha llevado a cabo ninguno, lo que constituye el 100% de los entrevistados. Por tanto podemos afirmar que el indicador se cumple ya que ninguno de los funcionarios entrevistados manifestó tener conocimiento de que se haya llevado a cabo algún convenio o acuerdo para la realización de obras de mantenimiento vial, de hecho algunos funcionarios manifestaron que se llevo a cabo una iniciativa por parte de ambas instituciones en la cual se llevaría a cabo un convenio en el cual se dejarían claras las competencias y recursos para cada institución, sin embargo este nunca fue firmado ya que no lograron ponerse de acuerdo en cuanto a las redes viales a las cuales les brindarían el respectivo mantenimiento. Lo cual reflejado a través de una grafica se presenta de la siguiente forma



VARIABLE DEPENDIENTE FALTA DE COORDINACION PARA LA COLABORACION EN PLANES PARA LA EJECUCION DE OBRAS DE MANTENIMIENTO VIAL

INDICADORES

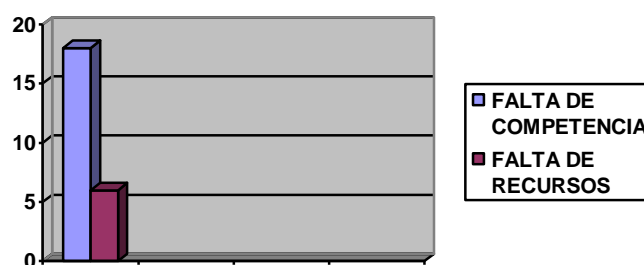
- Falta de programas, planes y estrategias de ejecución de obras de mantenimiento vial
- Incumplimiento de competencias
- Negligencia de funcionarios y/o empleados
- Falta de colaboración institucional

El primer indicador de la variable dependiente, establece que existe **falta de programas, planes y estrategias de ejecución de obras de mantenimiento vial**, en la encuesta dirigida a los automovilistas que transitan por las distintas vías del municipio de San Salvador, en la **pregunta numero “19”**, se les consulta “*considera que las diferencias políticas entre el gobierno central y la AMSS tienen alguna incidencia en la falta de programas y planes para la ejecución de obras de mantenimiento vial en el municipio de San Salvador*”; a lo que noventa y seis de ellos contestaron que **SI** incide en la falta de programas y planes, lo que constituye el 96% de los encuestados y cuatro automovilistas opinaron que **NO** inciden, constituyendo el 4% restante. Lo anterior muestra que el mayor porcentaje de la población encuestada esta de acuerdo en que no existen programas, planes y estrategias de ejecución de obras de mantenimiento vial por parte de las instituciones y manifiestan que la causa de esto es la diferencia ideológica-política entre los

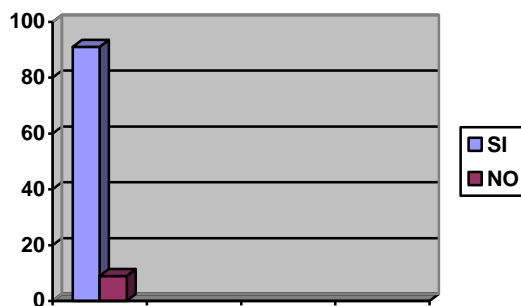
partidos que gobiernan las instituciones. Lo cual reflejado a través de una grafica se presenta de la siguiente forma



El segundo indicador de la variable dependiente, establece que existe **incumplimiento de competencias** en la ejecución de obras de mantenimiento vial por parte de las instituciones competentes, en la encuesta dirigida a los automovilistas que transitan por las distintas vías del municipio de San Salvador, en la **pregunta numero “8”**, se les pregunta “ *que argumentos habían presentado las instituciones encargadas de llevar a cabo las obras de mantenimiento vial cuando ellos presentaron una solicitud para que se realizaran dichas obras* ”; a lo que dieciocho de ellos contestaron que **LA FALTA DE COMPETENCIA** había sido el argumento, lo que constituye el 75% de los encuestados y seis automovilistas contestaron que les habían respondido que **LA FALTA DE RECURSOS** era la razón por la cual no le satisfacían su demanda, constituyendo el 25% restante. Estos datos nos demuestran que cuando los ciudadanos afectados por las condiciones de la red vial, acuden a las instituciones a solicitar que se le de mantenimiento a determinada calle, se encuentran con negativas por parte de las instituciones las cuales argumentan falta de competencia o de recursos lo que evidentemente deja de manifiesto que las instituciones están incumpliendo con las obligaciones que por ley les corresponden, por tanto puede afirmarse que el indicador se cumple. Lo cual reflejado a través de una grafica se presenta de la siguiente forma



El tercer indicador de la variable dependiente, establece que existe **negligencia de funcionarios y empleados** en la ejecución de obras de mantenimiento vial, en la encuesta dirigida a los automovilistas que transitan por las distintas vías del municipio de San Salvador, en la **pregunta numero “14”**, se les pregunta “ *considera que existe negligencia de parte de los funcionarios y empleados de las instituciones encargadas de la ejecución de las obras de mantenimiento vial* ”; a lo que noventa y un diputados contestaron que **SI** había negligencia, lo que constituye el 91% de los encuestados y nueve automovilistas contestaron que **NO**, constituyendo el 9% restante. Dichos datos demuestran que el indicador se cumple puesto que la mayoría de automovilistas que han requerido los servicios de los funcionarios o empleados han percibido negligencia de parte de ellos, ya sea en la ejecución de las obras o en las decisiones que estos adoptan. Lo cual reflejado a través de una grafica se presenta de la siguiente forma:



El cuarto indicador de la variable dependiente, establece que existe **falta de colaboración institucional** en la ejecución de obras de mantenimiento vial, en la encuesta dirigida a los automovilistas que transitan por las distintas vías del municipio de San Salvador, en la **pregunta numero “18”**, se les consulta “ *considera que las instituciones encargadas de llevar a cabo las obras de mantenimiento vial mantienen algún tipo de colaboración entre si* ”; a lo que once de ellos contestaron que **SI** existe algún tipo de colaboración en cuanto a la ejecución de estas obras, lo cual constituye el 11% de los encuestados y ochenta y nueve automovilistas contestaron que **NO** había ninguna colaboración entre las

instituciones, constituyendo el 89% restante. Por tanto queda comprobado que el mayor porcentaje de los encuestados consideran que no existe colaboración entre las instituciones para llevar a cabo dichas obras. Lo cual reflejado a través de una grafica se presenta de la siguiente forma



Luego de observar los resultados obtenidos a través de las técnicas de campo (entrevistas y encuesta), podemos verificar que todos los indicadores que conforman las variables de esta hipótesis se cumplen, es decir luego de analizarlos en su mayoría, puede afirmarse que estos se presentan en la realidad.

La variable independiente en esta hipótesis es “Las diferencias ideológico-políticas que existen entre el gobierno central y la AMSS” y los indicadores que la conforman se comprobaron a través de las técnicas de campo, puesto que los datos que proporcionaron en este caso las preguntas utilizadas para verificar los indicadores permitieron que se confirmara la existencia de estos, ya que siempre el porcentaje de entrevistados que dejaban de manifiesto la existencia de los indicadores era superior, así mismo cuando analizamos los indicadores que conforman la variable dependiente la cual establece que a raíz de la variable independiente existe una “Falta de coordinación para la colaboración en planes para la ejecución de obras de mantenimiento vial”, la mayoría de estos datos fueron comprobados gracias a la encuesta dirigida a los automovilistas que circulan por las vías del municipio de San Salvador, así como con la opinión de las otras fuentes de información, ya que de ellas se obtuvo un porcentaje mayor de automovilistas que confirmaban la existencia de los indicadores.

Por tanto luego de haber obtenido estos datos, fue posible verificar que los indicadores a opinión de la mayor parte de personas envueltas en el problema del mantenimiento vial son verdaderos y habiendo realizado un análisis jurídico del marco normativo legal en los art. 203 y 206 de la Constitución de la República, los cuales exigen que debe existir colaboración entre las municipalidades y el gobierno central en los proyectos que beneficien a la comunidad, pudiendo comprobar a través de los diferentes indicadores expuestos, que el hecho de que los gobiernos de las instituciones pertenezcan a distintos partidos políticos incide en muchos factores a que no se realicen las obras de mantenimiento vial por parte de ellas, ya que a raíz de esto no existen relaciones institucionales, ni mucho menos una colaboración para la coordinación como lo ordena la normativa actual. Por lo que podemos afirmar que la Hipótesis N° 2 se cumple y que definitivamente las diferencias ideológico-políticas que existen entre las instituciones encargadas de llevar a cabo el mantenimiento vial incide en que estas no estén abiertas al dialogo para coordinar una posible colaboración en la ejecución de estas obras.

HIPOTESIS 3

“ La inadecuada legislación que regula la distribución de competencias y recursos a las instituciones encargadas del mantenimiento vial, no permite una eficaz realización de estas obras ”

VARIABLE INDEPENDIENTE

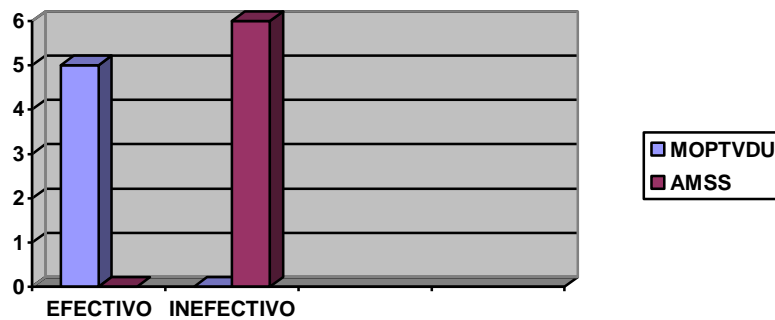
INADECUADA LEGISLACION QUE REGULA LA
DISTRIBUCION DE COMPETENCIAS Y RECURSOS
A LAS INSTITUCIONES ENCARGADAS

INDICADORES

- Impuestos Inefectivos
- Dualidad de competencias
- Falta de igualdad en la distribución de Competencias y recursos
- Inexistencia de una descentralización de competencias y recursos

El primer indicador de la variable independiente, establece que existen **impuestos inefectivos** para financiar las obras de mantenimiento vial, en la entrevista realizada a los funcionarios de las instituciones competentes de llevar a cabo las obras de mantenimiento vial (MOPTVDU y AMSS), en la **pregunta numero “6”**, se consulta “ *considera que los impuestos prescritos en la ley con los que cuentan para llevar a cabo las obras de mantenimiento vial son efectivos en la forma establecida para que estos sean recabados* ”; a lo que los cinco funcionarios del MOPTVDU contestaron que **SI** son efectivos lo que constituye un 45% de los entrevistados y los seis funcionarios de la AMSS contestaron que **NO** son efectivos, constituyendo el 55% restante. Dichos datos demuestran que las opiniones de los funcionarios son compartidas y esto es muy fácil de explicar dado que los empleados del MOPTVDU opinaron que eran efectivos puesto que ellos cuentan con el impuesto del FOVIAL el cual sin lugar a dudas es un impuesto que arroja una buena suma de dinero para financiar dichas obras en cambio la AMSS únicamente cuenta con el impuesto de vialidad el cual no proporciona mayores ingresos para poder realizar el mantenimiento vial respectivo. Lo que demuestra que para el MOPTVDU el FOVIAL es muy efectivo, sin embargo para la AMSS el impuesto de vialidad es muy poco efectivo. Cabe mencionar que al hacer un análisis comparativo entre los resultados obtenidos por parte de las instituciones involucradas en la problemática en estudio, se concluye que en el MOPTVDU hubo un criterio único con respecto a la pregunta, puesto que los cinco funcionarios de dicha institución opinaron que los impuestos con los que cuentan para financiar las obras de mantenimiento vial son efectivos, es decir que el 100% de los funcionarios contestan afirmativamente, en el caso de la AMSS existe también un criterio único que opina lo contrario, puesto que

de los seis funcionarios de dicha institución todos consideran que los impuestos establecidos son Inefectivos, por tanto en esta institución el 100% de los funcionarios confirman la existencia del indicador. Lo cual reflejado a través de una grafica se presenta de la siguiente forma

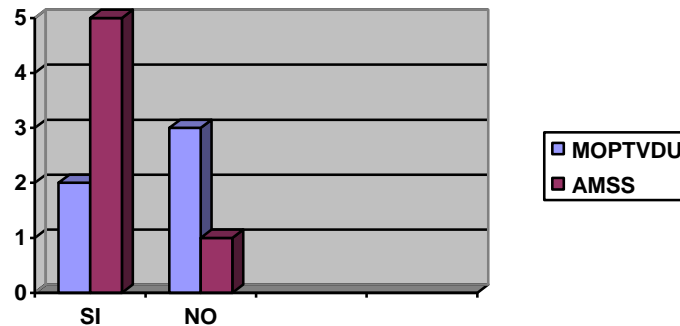


El mismo indicador se puede comprobar en base a los resultados obtenidos a través de la **pregunta numero “3”** de la encuesta que se les realizo a los automovilistas que transitan por las distintas vías del municipio de San Salvador, en la cual se les consulta “ *que impuesto o tasa cancela para la conservación de la red vial en el municipio de San Salvador* ”; a lo que los **cien** automovilistas encuestados contestaron que pagaban el **FOVIAL** es decir el 100% de ellos y únicamente **veintidós** de los cien encuestados contestaron que pagaban el impuesto de **VIALIDAD**, lo que constituye el 22%, estos datos muestran la inefectividad de este impuesto, todo lo contrario al de FOVIAL, ya que a todos los automovilistas le es imposible evadir el pago del FOVIAL puesto que este como ya sabemos es incluido en el precio de los combustible en cambio la vialidad, únicamente se exige en algunos tramites, o algunas empresas la descuentan directamente, pero su facilidad de evasión es notoria, prueba de ello el porcentaje de encuestados que manifestaron que pagaban la vialidad es considerablemente menor al de los que pagan el FOVIAL que son todos los automovilistas. Esto se ve reflejado a través de una grafica de la siguiente forma



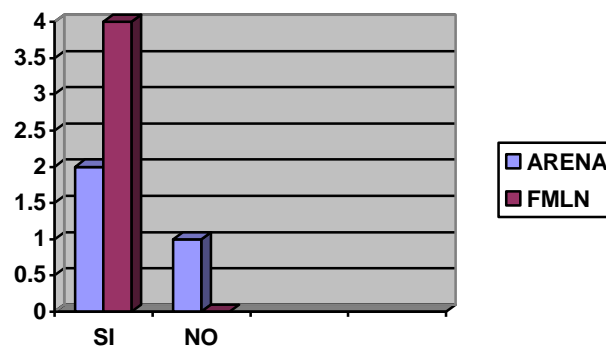
El segundo indicador de la variable independiente, establece que existe **dualidad de competencias** en las leyes que regulan la distribución de competencias y recursos a las instituciones encargadas del mantenimiento vial, en la entrevista realizada a los funcionarios de las instituciones competentes de llevar a cabo las obras de mantenimiento vial (MOPTVDU y AMSS), en la **pregunta numero “8”** se consulta “ *considera que en la legislación que regula la distribución de competencias y recursos a las instituciones encargadas del mantenimiento vial hay dualidad de competencias* ”; a lo que siete funcionarios contestaron que **SI** existe dualidad de competencias, lo que constituye el 64% de los entrevistados y cuatro contestaron que **NO** existe tal dualidad, constituyendo el 36% restante. Estos datos muestran que la mayoría de los entrevistados consideran que existe competencias que son atribuibles a ambas instituciones es decir existe dualidad en su distribución, pero hubieron tres empleados del MOPTVDU que consideraron que las competencias eran claras y que no existe tal dualidad. Cabe mencionar que al hacer un análisis comparativo entre los resultados obtenidos por parte de las instituciones involucradas en la problemática en estudio, se concluye que en el MOPTVDU hubo un criterio bastante dividido con respecto a la pregunta, puesto que de cinco funcionarios de dicha institución dos de ellos opinaron que si existe dualidad de competencias en las leyes que regulan el mantenimiento vial y tres opinaron que no existe tal dualidad, es decir que el 40% de los funcionarios confirman el indicador; en el caso de la AMSS existe un criterio casi único con respecto a la pregunta, puesto que de los seis funcionarios de dicha institución cinco opinaron que en las leyes existe dualidad de competencias y uno opino lo contrario, por tanto en esta institución el 83.3% de los

funcionarios confirman la existencia del indicador. Lo cual reflejado a través de una grafica se presenta de la siguiente forma



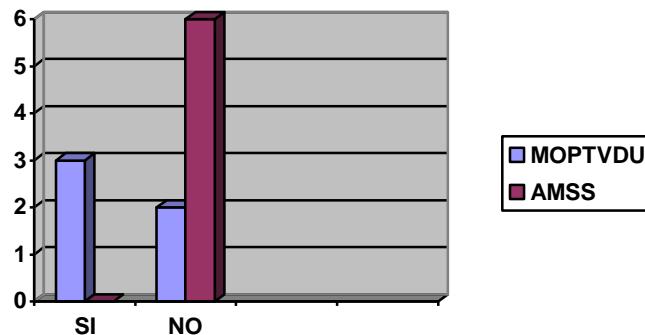
El mismo indicador se puede comprobar en base a los resultados obtenidos a través de la **pregunta numero “8”** de la entrevista que se les realizo a los diputados que forman parte de las comisiones de Municipalismo y Obras Publicas en la Asamblea Legislativa, en la cual se les consulta “ *considera que en el marco normativo legal que regula el mantenimiento vial existe dualidad de competencias a las instituciones para que lleven a cabo las obras de mantenimiento vial* ”; a lo que seis diputados contestaron que **SI** existe dualidad lo que constituye el 86% de los entrevistados y únicamente uno contesto que **NO**, constituyendo el 14% restante. Estos datos sumados a los anteriores comprueban la veracidad del indicador es decir que en ambas preguntas los resultados brindados opinaron que en las leyes que distribuyen competencias y recursos a las instituciones existe dualidad de competencias. En estas opiniones cabe mencionar que en la comisión de Municipalismo únicamente un diputado de ARENA opina que en las leyes referentes al mantenimiento vial no existe dualidad en la distribución de competencias y los otros tres diputados dos de ellos del FMLN y el otro de ARENA opinan que si existe tal dualidad en la distribución, lo que constituye que el 75% en esta comisión confirman el indicador, en cuanto a la comisión de Obras Publicas, en ella todos los diputados son de la opinión que en las leyes existe dualidad de competencias, es decir los dos del FMLN y el diputado del partido ARENA, lo que constituye que en

esta comisión el 100% de ellos confirman el indicador. Lo cual reflejado a través de una grafica se presenta de la siguiente forma



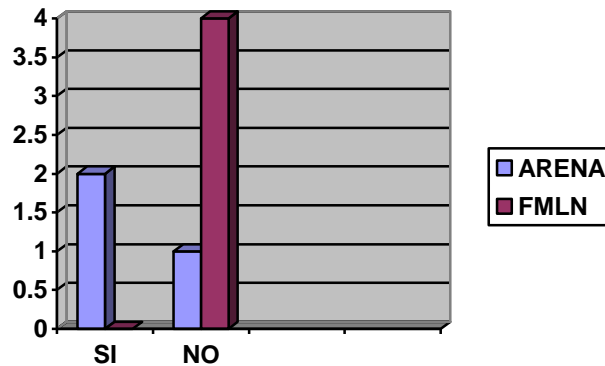
El tercer indicador de la variable independiente, establece que existe **falta de igualdad en la distribución de competencias y recursos** a las instituciones competentes de llevar a cabo las obras de mantenimiento vial, en la entrevista realizada a los funcionarios de estas instituciones, en la **pregunta numero “7”** se les consulta “ *considera que los recursos que distribuyen las leyes a las instituciones para que lleven a cabo las obras de mantenimiento vial están distribuidos de manera equitativa* ”; a lo que tres funcionarios contestaron que **SI** son equitativos, lo que constituye el 27% de los entrevistados y ocho contestaron que **NO** son equitativos, constituyendo el 73% restante. Estos datos demuestran que los mismos funcionarios de las instituciones quienes tendrán la mejor opinión al respecto puesto que son ellos quienes tienen que llevar a cabo las obras con los recursos con los que cuentan expresan su insatisfacción con dichos recursos. Cabe mencionar que al hacer un análisis comparativo entre los resultados obtenidos por parte de las instituciones involucradas en la problemática en estudio, se concluye que en el MOPTVDU hubo un criterio bastante dividido con respecto a la pregunta, puesto que de cinco funcionarios de dicha institución tres de ellos opinaron que existe falta de igualdad en la distribución de competencias y recursos para financiar las obras de mantenimiento vial y dos opinaron que si había igualdad en su distribución, es decir que el 60% de los funcionarios confirman el indicador; en el caso de la AMSS existe un criterio único que confirma el indicador, puesto que de los seis funcionarios de dicha institución todos opinaron que existe falta de igualdad en la distribución de

recursos, por tanto en esta institución el 100% de los funcionarios confirman la existencia del indicador. Lo cual reflejado a través de una grafica se presenta de la siguiente forma:

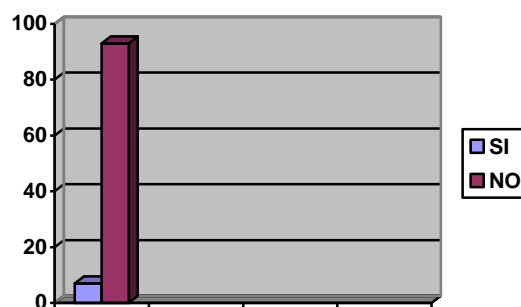


El mismo indicador se puede comprobar en base a los resultados obtenidos a través de la **pregunta numero “2”** de la entrevista que se les realizo a los diputados que forman parte de las comisiones de Municipalismo y Obras Publicas en la Asamblea Legislativa, en la cual se les consulta “ *considera que la manera en que la normativa existente ha distribuido las competencias y los recursos a las instituciones encargadas del mantenimiento vial es equitativa* ”; a lo que dos diputados contestaron que **SI** es equitativa, lo que constituye 29% de los entrevistados y cinco contestaron que **NO**, constituyendo el 71% restante. Por tanto estos datos sumados a los anteriores prueban la veracidad de este indicador, ya que es de todos conocido la enorme diferencia en cuanto a ingresos se refiere en las instituciones encargadas del mantenimiento vial. En estas opiniones cabe mencionar que en la comisión de Municipalismo únicamente un diputado de ARENA opina que en las leyes referentes al mantenimiento vial las competencias y recursos están distribuidos de manera equitativa y los otros tres diputados dos de ellos del FMLN y el otro de ARENA opinan que no es equitativa la distribución de competencias y recursos, lo que constituye que el 75% en esta comisión confirman el indicador, en cuanto a la comisión de Obras Publicas, en ella los dos diputados del FMLN expresan que no existe igualdad en la distribución de las competencias y recursos y el diputado del partido ARENA opino lo contrario, lo que constituye que en esta comisión el 66.6%

de ellos confirman el indicador. Lo cual reflejado a través de una grafica se presenta de la siguiente forma

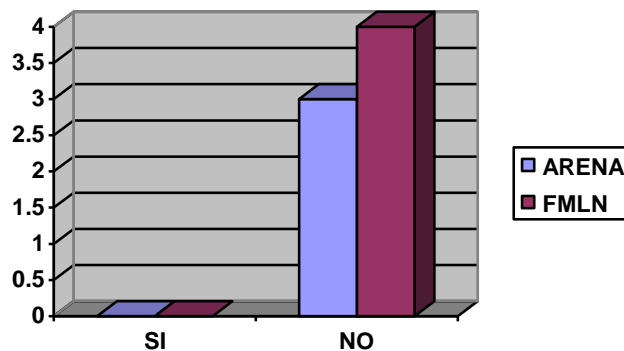


El mismo indicador se puede comprobar en base a los resultados obtenidos a través de la **pregunta numero “11”** de la encuesta dirigida a los automovilistas que transitan por las distintas vías del municipio de San Salvador, en la cual se les consulta “ *considera que los recursos destinados a la ejecución de obras de mantenimiento vial están distribuidos de manera equitativa* ”; a lo que siete automovilistas contestaron que **SI** están distribuidos de manera equitativa, lo que constituye el 7% de los encuestados y noventa y tres contestaron que **NO**, constituyendo el 93% restante. Lo cual reflejado a través de una grafica se presenta de la siguiente forma



En el cuarto indicador de la variable independiente, se establece que **no existe una descentralización de competencias y recursos** a las municipalidades para que lleven a cabo obras de mantenimiento vial, en la entrevista que se les realizo a los

diputados que forman parte de las comisiones de Municipalismo y Obras Publicas en la Asamblea Legislativa, en la **pregunta numero “4”** se consulta “ *cree que de parte del gobierno central existe una adecuada descentralización de competencias y recursos a las municipalidades para que le brinden mantenimiento a determinado sector vial* ”; a lo que los siete diputados contestaron que **NO** existe tal descentralización, lo que constituye el 100% de los entrevistados. Esta información permite confirmar el hecho que de parte del gobierno central no existe una adecuada descentralización de competencias y recursos, de hecho los alcaldes de la mayoría de municipalidades han ingresado una pieza de correspondencia al pleno legislativo con el objeto de que se de tal descentralización. Lo cual reflejado a través de una grafica se presenta de la siguiente forma



VARIABLE DEPENDIENTE INEFICACIA EN LA REALIZACION DE OBRAS DE MANTENIMIENTO VIAL

INDICADORES

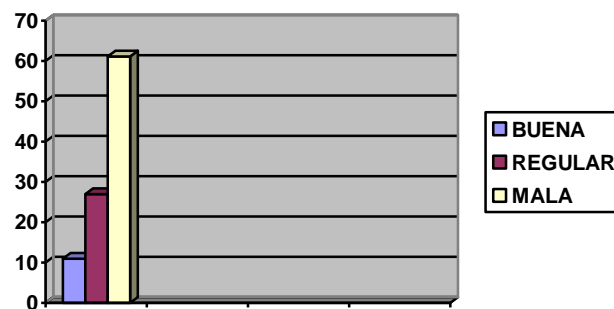
- Incumplimiento de obligaciones
- Ineficiencia en la realización de obras
- No cobertura institucional
- Falta de recursos para la ejecución de obras
- Insatisfacción de demandas
- Incertidumbre
- Conflictos de competencia

El primer indicador de la variable dependiente, establece que existe **incumplimiento de obligaciones** por parte de las instituciones para la ejecución de obras de mantenimiento vial, en la encuesta dirigida a los automovilistas que transitan por las distintas vías del municipio de San Salvador, en la **pregunta numero “8”**, se les pregunta “ *que argumentos habían presentado las instituciones para no llevar a cabo las obras requeridas* ”; a lo que dieciocho de ellos contestaron que en las instituciones les habían contestado que no eran competentes aun cuando sus respuestas no tienen ningún asidero legal, mostrando que existe incumplimiento de competencias por parte de ellas, al muchas veces no asumir responsabilidades argumentando supuestos conflictos de competencia o interpretando las leyes a conveniencia. Estos datos fueron mostrados a través de una gráfica anteriormente.

El segundo indicador de la variable dependiente, establece que existe **ineficiencia en la ejecución de obras de mantenimiento vial**, en la encuesta dirigida a los automovilistas que transitan por las distintas vías del municipio de San Salvador, en la **pregunta numero “9”**, se consulta “ *como calificaría la labor de las instituciones encargadas del mantenimiento vial* ”; a lo que dieciocho de ellos contestaron que la consideraban **EFICIENTE y EFECTIVA** lo que constituye el 18% de los encuestados y ochenta y dos automovilistas contestaron que les parecía **INEFICIENTE e INEFECTIVA**, constituyendo el 82% restante. Luego de observar estos datos podemos tener un parámetro de la opinión ciudadana la cual muchas veces es la mejor evaluadora del trabajo de las instituciones, y estos resultados muestran que el trabajo de las instituciones es Ineficiente e Inefectivo lo cual confirma el indicador de la variable. Lo cual reflejado a través de una grafica se presenta de la siguiente forma:



El tercer indicador de la variable dependiente, establece que **no existe cobertura institucional** en la ejecución de obras de mantenimiento vial, en la encuesta dirigida a los automovilistas que transitan por las distintas vías del municipio de San Salvador, en la **pregunta numero “1”**, se les consulta “ como calificaría las condiciones de la red vial en el municipio de San Salvador ”; a lo que once de ellos contestaron que la consideraban en **BUENAS** condiciones, otros veintisiete contestaron que **REGULAR** y sesenta y un automovilistas contestaron que la red vial estaba en **MALAS** condiciones. Estas opiniones nos muestran la manera en que los ciudadanos califican las condiciones de la red vial del municipio de San Salvador, los cuales en su mayoría la califican que se encuentra en malas condiciones, sirviendo de parámetro para analizar la cobertura institucional en la ejecución de estas obras. Lo cual reflejado a través de una grafica se presenta de la siguiente forma:

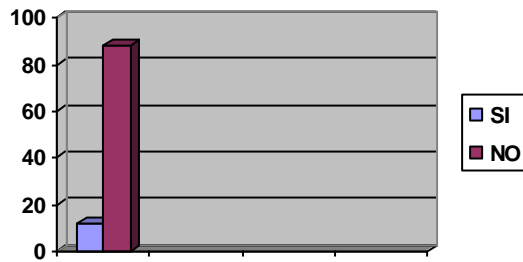


El mismo indicador se puede comprobar en base a los resultados obtenidos a través de la **pregunta numero “17”** de la encuesta dirigida a los automovilistas que transitan por las distintas vías del municipio de San Salvador, en la cual se les consulta “ que calles son las que se encuentran en peores condiciones en el municipio de San Salvador ”; a lo que tres automovilistas contestaron que las vías **PRIMARIAS** son las que se encuentran en peores condiciones, otros setenta y nueve contestaron que las **SECUNDARIAS** y dieciocho contestaron que las **TERCIARIAS**. Por lo cual con esta información sumada a los datos obtenidos en la pregunta anterior comprueban que el indicador se cumple puesto que el mayor porcentaje de ciudadanos además de expresar que la red vial esta en mal estado, manifiestan que gran parte de la red vial secundaria y terciaria están en malas

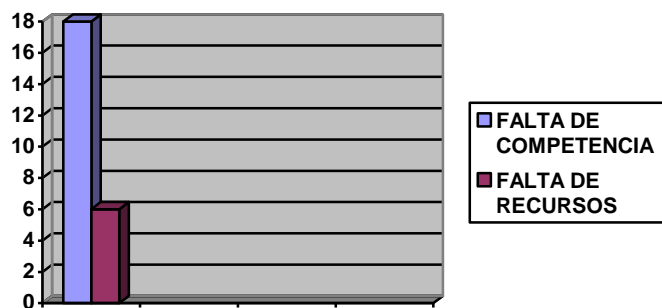
condiciones, por tanto esto comprueba la falta de cobertura por parte de las instituciones en cuanto a cumplir con el mantenimiento de la red vial en San Salvador. Lo cual reflejado a través de una grafica se presenta de la siguiente forma:



El cuarto indicador de la variable dependiente, establece que existe **falta de recursos en las instituciones** para la ejecución de obras de mantenimiento vial, en la encuesta dirigida a los automovilistas que transitan por las distintas vías del municipio de San Salvador, en la **pregunta numero “15”**, se les consulta “*considera que la forma de distribución de recursos a las instituciones para que ejecuten las obras de mantenimiento vial en San Salvador es suficiente*”; a lo que doce de ellos contestaron que **SI** es suficiente, lo que constituye el 12% y ochenta y ocho automovilistas contestaron que **NO**, constituyendo el 88% restante. Considere importante obtener la información de los automovilistas puesto que muchas veces ellos solicitan que se realicen obras de mantenimiento vial y el personal de las instituciones argumenta que estos no se pueden ejecutar por la falta de recursos. Lo cual reflejado a través de una grafica se presenta de la siguiente forma:



El mismo indicador se puede comprobar en base a los resultados obtenidos a través de la **pregunta numero “8”** de la encuesta dirigida a los automovilistas que transitan por las distintas vías del municipio de San Salvador, en la cual se les consulta “ *que argumentos habían presentado las instituciones para no llevar a cabo las obras de mantenimiento vial cuando ellos lo habían solicitado* ”; a lo que dieciocho automovilistas contestaron que **la FALTA DE COMPETENCIA** y seis contestaron que **LA FALTA DE RECURSOS**. Por tanto tal como afirmamos en la pregunta anterior muchos proyectos no se llevan a cabo por la falta de recursos que no permiten la realización de estos. Lo cual reflejado a través de una grafica se presenta de la siguiente forma:

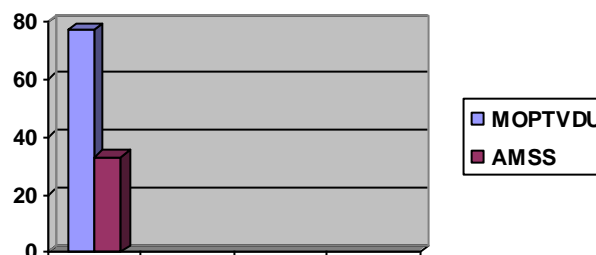


El quinto indicador de la variable dependiente, establece que existe **insatisfacción de demandas**, en la encuesta dirigida a los automovilistas que transitan por las distintas vías del municipio de San Salvador, en la **pregunta numero “7”**, se les consulta “ *considera que se les ha dado una respuesta favorable a sus necesidades cuando ha solicitado servicios de mantenimiento vial* ”; a lo que

tres de veintisiete automovilistas contestaron que **SI**, lo que constituye el 11% de la población encuestada y veinticuatro automovilistas contestaron que **NO**, constituyendo el 89% restante. Podemos observar con los resultados anteriores que la mayoría de ciudadanos que han presentado una solicitud a las instituciones para que realicen trabajos de mantenimiento vial se han encontrado con negativas por parte del personal de estas, verificando que en la mayoría de ocasiones las demandas son insatisfechas. Lo cual reflejado a través de una grafica presenta de la siguiente forma:



El sexto indicador de la variable dependiente, establece que existe **incertidumbre** sobre que autoridad es la competente para llevar a cabo las obras de mantenimiento vial, en la encuesta dirigida a los automovilistas que transitan por las distintas vías del municipio de San Salvador, en la **pregunta numero “4”**, se les consulta “ *en su opinión que institución es la competente para reparar y dar mantenimiento a la red vial en el municipio de San Salvado* ”; a lo que setenta y siete de ellos contestaron que era el **MOPTVDU** y treinta y tres automovilistas contestaron que la **AMSS**. Lo que refleja que no existe certeza sobre que institución es la competente, ya que muchos de ellos opinaron que el MOPTVDU pero sin embargo treinta y tres automovilistas opinaron que la AMSS era la competente. Lo cual reflejado a través de una grafica seria de la siguiente forma:



Luego de observar los resultados obtenidos a través de las técnicas de campo (entrevistas y encuesta), podemos verificar que todos los indicadores que conforman las variables de esta hipótesis se cumplen, es decir luego de analizar la mayor parte de ellos, puede afirmarse que estos se presentan en la realidad.

La variable independiente en esta hipótesis es “La inadecuada legislación que regula la distribución de competencias y recursos a las instituciones encargadas” y los indicadores que la conforman se comprobaron a través de las técnicas de investigación utilizadas, así mismo cuando analizamos los indicadores que conforman la variable dependiente la cual establece que a raíz de la variable independiente existe una “Ineficacia en la realización de obras de mantenimiento vial”, la mayoría de estos datos fueron comprobados sobre la base de la encuesta dirigida a los automovilistas que circulan por las vías del municipio de San Salvador, así como con la opinión de las otras fuentes de información, ya que de estas se obtuvo un porcentaje mayor de automovilistas que confirmaban la existencia de los indicadores.

Por tanto luego de haber obtenido estos datos, fue posible verificar que los indicadores a opinión de la mayor parte de personas envueltas en el problema del mantenimiento vial se cumplen y habiendo realizado un análisis jurídico del marco normativo legal que regula la distribución de competencias y recursos se puede concluir que este únicamente favorece al MOPTVDU ya que les otorga mayores competencias y recursos, sin embargo a mi parecer, no es la forma mas adecuada de distribución puesto que las municipalidades están mas cerca de los problemas de la población y fuera adecuado delegar competencias y recursos a estas para que puedan cumplir y brindar mayor cobertura a la red vial del municipio, ya que el hecho de que este distribuido de manera desigual sumado a la falta de responsabilidad del MOPTVDU en no asumir responsabilidades genera que no exista un mantenimiento vial eficiente y efectivo, como toda la población lo requiere. Por tanto podemos concluir que la Hipótesis N° 3 se cumple ya que el mayor porcentaje de las fuentes

de información abordadas dan fe de la existencia de los indicadores que conforman las variables.

HIPOTESIS 4

“ La ausencia de mecanismos legales que obliguen a las instituciones encargadas del mantenimiento vial a prestar sus servicios en condiciones de eficiencia y eficacia no permiten que estas obras sean consideradas como un derecho exigible por parte de los ciudadanos

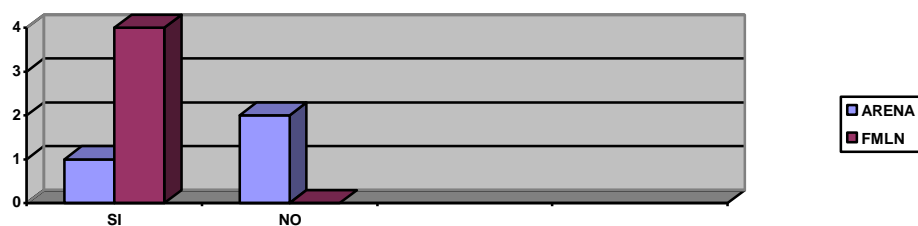
VARIABLE INDEPENDIENTE AUSENCIA DE MECANISMOS LEGALES QUE OBLIGUEN A LAS INSTITUCIONES A PRESTAR SERVICIOS EN CONDICIONES DE EFICIENCIA Y EFICACIA.

INDICADORES

- Vacíos de ley
- Falta de voluntad del órgano legislativo
- Conformidad de las instituciones ante la situación
- Falta de mecanismos legales
- Falta de normativa clara y categórica

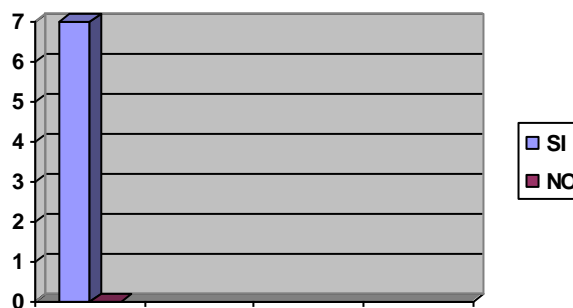
El primer indicador de la variable independiente, establece que existen **vacíos de ley** en la normativa relacionada al tema del mantenimiento vial, en la entrevista que se les realizó a los diputados que forman parte de las comisiones de Municipalismo y Obras Públicas en la Asamblea Legislativa, en la **pregunta numero “9”**, se les consulta “ se dejan vacíos de ley con la entrada en vigencia de nuevas leyes mediante las cuales se dejan fuera del ámbito legal a algunas instituciones anteriormente competentes ”; a lo que cinco diputados contestaron que

SI existían, lo que constituye el 71% de los entrevistados y los dos de ellos contestaron que **NO**, constituyendo el 29% restante. Estas cifras explican el hecho de que cuando entran en vigencia nuevas leyes las cuales no abarcan competencias antes reguladas muchas veces se dejan vacíos de ley los cuales contribuyen al problema, razón por la cual se les consulto a los legisladores quienes mejor que nadie conocen la situación y estos confirmaron la existencia de este fenómeno, permitiendo afirmar la veracidad del indicador planteado. En estas opiniones cabe mencionar que en la comisión de Municipalismo únicamente un diputado de ARENA opina que no existen vacíos de ley en el marco normativo que regula el mantenimiento vial y los otros tres diputados dos de ellos del FMLN y el otro de ARENA opinan que si existen vacíos en la normativa, lo que constituye que el 75% en esta comisión confirman el indicador, en cuanto a la comisión de Obras Publicas, en ella los dos diputados del FMLN consideran que existen vacíos de ley y el diputado del partido ARENA opina lo contrario, lo que constituye que en esta comisión el 66.6% de ellos confirman el indicador. Lo cual reflejado a través de una grafica se presenta de la siguiente forma:



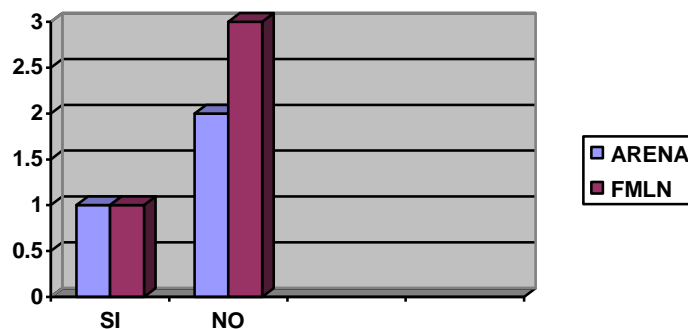
El mismo indicador se puede comprobar en base a los resultados obtenidos a través de la **pregunta numero “5”** de la entrevista que se les realizo a funcionarios del órgano jurisdiccional, en la cual se les consulta “ *considera que en el marco normativo legal existen vacíos que permiten que las personas afectadas no puedan iniciar acciones legales en contra de las instituciones encargadas del mantenimiento vial por no cumplir con sus obligaciones* ”; a lo que los siete jueces contestaron que

SI, lo que constituye el 100% de los entrevistados. Dicha información permite evaluar la problemática que existe en cuanto a los vacíos que muestra la ley en cuanto a la falta de disposiciones que faculten a los ciudadanos a iniciar acciones en contra de las instituciones por no cumplir con sus obligaciones en cuanto a la ejecución de obras de mantenimiento vial. Ya que muchas veces los jueces desestiman demandas por no tener un asidero legal. Esto se ve reflejado a través de una grafica de la siguiente forma:



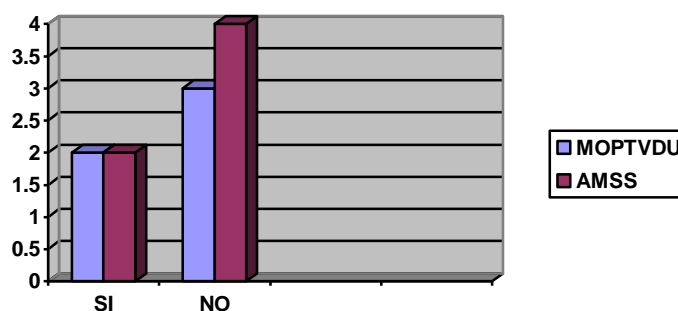
El segundo indicador de la variable independiente, establece que existe **falta de voluntad del órgano legislativo** en solucionar la problemática respecto a la definición de competencias del mantenimiento vial así como a la desprotección que existe en la normativa actual para iniciar acciones en contra de esto, en la entrevista que se les realizo a los diputados que forman parte de las comisiones de Municipalismo y Obras Publicas en la Asamblea Legislativa, en la **pregunta numero “7”** se consulta “ *como órgano legislativo se ha propuesto una solución al mal servicio que prestan las instituciones competentes respecto al tema del mantenimiento vial* ”; a lo que dos funcionarios contestaron que **SI**, lo que constituye el 29% de los entrevistados y cinco contestaron que **NO**, constituyendo el 71% restante. Muchas veces los diputados manifestaron que habían iniciado acciones como el ingreso de piezas de correspondencia en calidad de fracciones legislativas planteando posibles soluciones al mismo, sin embargo los cinco entrevistados que contestaron que no habían iniciado ninguna acción respondieron su pregunta de una forma concreta, es decir que no habían realizado una acción en contra de esto y no a si habían tenido la voluntad de llevarlo a cabo. Lo que hasta la fecha no ha ocurrido por lo que los resultados obtenidos muestran que a la fecha que la asamblea

legislativa no ha tenido la voluntad de solucionar el problema y únicamente se queda en intentos los cuales nunca llegan a surgir a la vida jurídica. En estas opiniones cabe mencionar que en la comisión de Municipalismo únicamente un diputado de ARENA opina que si han realizado acciones que atenúen la problemática en comento y los otros tres diputados dos de ellos del FMLN y el otro de ARENA opinan que no han realizado ninguna acción, lo que constituye que el 75% en esta comisión confirman el indicador, en cuanto a la comisión de Obras Publicas, en ella un diputado del FMLN manifestó que si han realizado acciones que contribuyan a terminar con la problemática y los dos diputados restantes uno del partido ARENA y el otro del FMLN, expresaron que no han realizado ninguna acción, lo que constituye que en esta comisión el 66.6% de ellos confirman el indicador. Lo cual reflejado a través de una grafica se presenta de la siguiente forma:



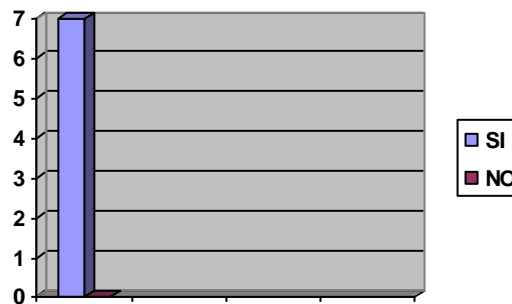
El tercer indicador de la variable independiente, establece que existe **conformidad ante la situación por parte de las instituciones** competentes de llevar a cabo las obras de mantenimiento vial, en la entrevista realizada a los funcionarios de estas instituciones, en la **pregunta numero “13”** se les consulta “ *como institución han iniciado alguna acción que de cierta forma atenúe los efectos causados por el conflicto de competencia entre las instituciones encargadas del mantenimiento vial* ”; a lo que cuatro funcionarios contestaron **SI** lo han hecho, lo que constituye el 37% de los entrevistados y ocho contestaron que **NO**, constituyendo el 63% restante. Esta situación es parecida a los datos que muestran el indicador anterior únicamente que en este caso la voluntad de las instituciones es la

que no ha existido en lo que respecta a solucionar el conflicto de competencia existente, ya que la mayor parte de los entrevistados que contestaron afirmativamente se referían a posibles notas de convocatorias o a reuniones que no habían concluido en nada, el resto fue objetivo en su respuesta ya que hasta la fecha no ha existido de parte de las instituciones una solución al conflicto existente y que de una vez pueda definirse la institución que desarrollara las obras de mantenimiento y en que red vial le corresponderá realizarlo. Cabe mencionar que al hacer un análisis comparativo entre los resultados obtenidos por parte de las instituciones involucradas en la problemática en estudio, se concluye que en el MOPTVDU hubo un criterio bastante dividido con respecto a la pregunta, puesto que de cinco funcionarios de dicha institución tres de ellos opinaron que no han realizado acciones que atenúen los efectos causados por el conflicto de competencia y dos opinaron que si lo han hecho, es decir que el 60% de los funcionarios confirman el indicador; en el caso de la AMSS existe también un criterio bastante dividido, puesto que de los seis funcionarios de dicha institución cuatro opinaron que no han llevado a cabo acciones que atenúen los efectos de la problemática en comento y dos opinaron lo contrario, por tanto en esta institución el 66.6% de los funcionarios confirman la existencia del indicador. Lo cual reflejado a través de una grafica se presenta de la siguiente forma:



El mismo indicador se puede comprobar en base a los resultados obtenidos a través de la **pregunta numero “7”** de la entrevista que se les realizo a funcionarios del órgano judicial, en la cual se les consulta “ *considera que la falta de mecanismos legales que obliguen a las instituciones a llevar a cabo las obras de mantenimiento vial crea en ellos un estado de conformismo ante la situación* ”; a lo que siete contestaron que **SI**, lo que constituye el 100% de los entrevistados. Esta pregunta

muestra algo que resulta obvio a la vista de todos puesto que al no solucionarse el conflicto de competencia existente, las instituciones podrán tener argumentos para no realizar las obras que le corresponden; sumado a esto, ellos conocen la normativa actual y están conscientes de la falta de mecanismos que presenta para que los ciudadanos afectados puedan de una forma obligarlos a su realización. Lo cual reflejado a través de una grafica se presenta de la siguiente forma:



El cuarto indicador de la variable independiente, establece que existe una **falta de mecanismos legales** para obligar a las instituciones para que brinden un mantenimiento vial efectivo, en la entrevista que se les realizo a los diputados que forman parte de las comisiones de Municipalismo y Obras Publicas en la Asamblea Legislativa, en la **pregunta numero “10”** se consulta “ *considera que el marco normativo legal existente ampara a los ciudadanos para iniciar acciones legales por los daños que sufren sus vehículos a causa del mal estado de la red vial* ”; a lo que un diputado contesto que **SI** existen, lo que constituye el 14% de los entrevistados y seis contestaron que **NO** existen tales mecanismos, constituyendo el 86% restante. Lo cual comprueba la inexistencia de disposiciones que faculten a los ciudadanos a iniciar acciones que obliguen al cumplimiento de compromisos en el mantenimiento vial ya que son los mismos aplicadores de la ley los que afirman la falta de estos mecanismos. En estas opiniones cabe mencionar que en la comisión de Municipalismo únicamente un diputado de ARENA opina que las leyes referentes al mantenimiento vial amparan a los ciudadanos para iniciar acciones en contra de las instituciones por no llevar a cabo sus obligaciones y los otros tres diputados dos de ellos del FMLN y el otro de ARENA opinan que la ley no faculta para iniciar estas

acciones, lo que constituye que el 75% en esta comisión confirman el indicador, en cuanto a la comisión de Obras Publicas, en ella todos los diputados son de la opinión que las leyes no permiten iniciar acciones para obligar a las instituciones a que realicen las obras de mantenimiento vial en condiciones de eficiencia y eficacia, es decir los dos del FMLN y el diputado del partido ARENA, lo que constituye que en esta comisión el 100% de ellos confirman el indicador. Lo cual reflejado a través de una grafica se presenta de la siguiente forma:



El mismo indicador se puede comprobar en base a los resultados obtenidos a través de la **pregunta numero “6”** de la entrevista que se les realizo a funcionarios del órgano judicial, en la cual se les consulta “ *considera que el marco normativo legal que regula el tema del mantenimiento vial cuenta con los mecanismos suficientes para obligar a las instituciones a que cumplan con sus obligaciones en cuanto a prestar el servicio de mantenimiento vial* ”; a lo que los siete diputados contestaron que **NO**, constituyendo el 100% de los entrevistados. La existencia de este indicador de ninguna forma es discutible puesto que han sido los mismos jueces quienes afirman que el marco normativo legal no faculta a los ciudadanos para que de alguna forma obliguen a las instituciones a cumplir con sus responsabilidades en cuanto a la ejecución de obras de mantenimiento vial. Lo cual reflejado a través de una grafica se presenta de la siguiente forma:



VARIABLE DEPENDIENTE LAS OBRAS DE MANTENIMIENTO VIAL NO SON CONSIDERADAS COMO UN DERECHO EXIGIBLE

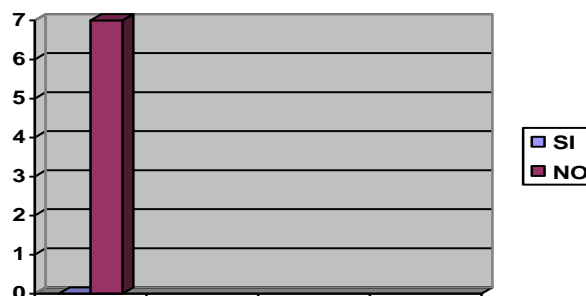
INDICADORES

- Desprotección de la normativa existente
- Imposibilidad de los ciudadanos de iniciar acciones legales
- Inconformidad ante la situación
- Incumplimiento de responsabilidades
- Inseguridad jurídica

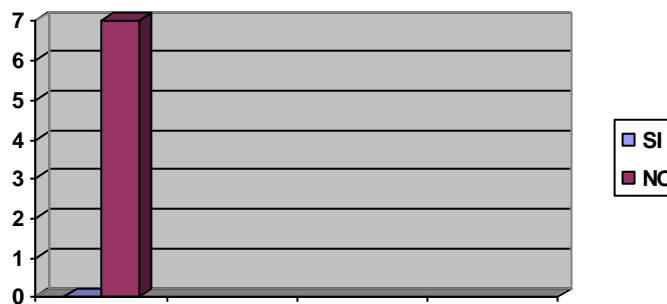
El primer indicador de la variable dependiente, establece que existe **desprotección de la normativa existente** para que los ciudadanos inicien acciones legales en contra de las instituciones competentes de llevar a cabo las obras de mantenimiento vial, en la entrevista que se les realizó a los diputados que forman parte de las comisiones de Municipalismo y Obras Públicas en la Asamblea Legislativa, en la **pregunta número “10”**, se les consulta “ *considera que el marco normativo legal existente ampara a los ciudadanos para que inicien acciones legales por los daños que sufren en sus vehículos a causa del mal estado en que se encuentra la red vial* ”; a lo que únicamente uno de ellos contestó que **SI**, lo que constituye el 14% de los entrevistados y seis contestaron que **NO** existen, constituyendo el 86% restante. En estas opiniones cabe mencionar que en la comisión de Municipalismo únicamente un diputado de ARENA opina que las leyes

referentes al mantenimiento vial amparan a los ciudadanos para iniciar acciones en contra de las instituciones encargadas de estas obras y los otros tres diputados dos de ellos del FMLN y el otro de ARENA opinan que no amparan, lo que constituye que el 75% en esta comisión confirman el indicador, en cuanto a la comisión de Obras Publicas, en ella todos los diputados son de la opinión que las leyes no amparan a los ciudadanos para iniciar acciones contra las instituciones es decir los dos del FMLN y el diputado del partido ARENA, lo que constituye que en esta comisión el 100% de ellos confirman el indicador. Lo cual fue analizado y se mostró anteriormente a través de grafico de la misma pregunta.

El segundo indicador de la variable dependiente, establece que existe **imposibilidad de los usuarios de iniciar acciones legales** en contra de las instituciones, en la encuesta dirigida a los funcionarios del órgano judicial, en la **pregunta numero “3”**, se consulta “ *es posible iniciar alguna acción legal en contra de las instituciones encargadas del mantenimiento vial por no ejecutar dichas obras* ”; a lo que los siete funcionarios contestaron que **NO** es posible, lo que constituye el 100% de los entrevistados. Estos datos muestran la imposibilidad que muestra la ley para que los ciudadanos afectados puedan iniciar acciones en contra de las instituciones por no realizar eficientemente las obras de mantenimiento vial, puesto que la normativa actual como ya habíamos analizado presenta una gran cantidad de vacíos con respecto a esto. Lo cual reflejado a través de una grafica se presenta de la siguiente forma



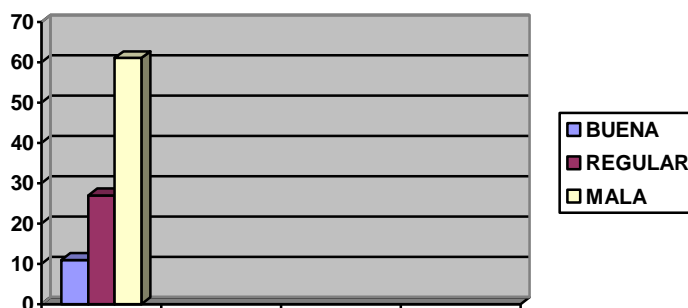
El mismo indicador se puede comprobar en base a los resultados obtenidos a través de la **pregunta numero “4”** de la entrevista que se les realizo a funcionarios del órgano judicial, en la cual se les consulta “ *si ha recibido alguna demanda en contra de las instituciones por daños en vehículos o por incumplimiento de obligaciones* ”; a lo que los siete contestaron que **NO**, lo que constituye el 100% de los entrevistados. Dicha información deja evidenciado el problema planteado por los anteriores indicadores en cuanto a la imposibilidad de los automovilistas afectados de iniciar acciones que obliguen a las instituciones a prestar sus servicios en condiciones de eficiencia y eficacia. Lo cual reflejado a través de una grafica se presenta de la siguiente forma:



El mismo indicador se puede comprobar en base a los resultados obtenidos a través de la **pregunta numero “4”** de la encuesta que se les realizo a los automovilistas que transitan por las diferentes vías del municipio de San Salvador, en la cual se les consulta “ *ha iniciado alguna acción legal en contra de las instituciones competentes por daños en vehículos o por incumplimiento de obligaciones* ”; a lo que el 100% de ellos contestaron que **NO**. Lo cual reflejado a través de una grafica se presenta de la siguiente forma:



El tercer indicador de la variable dependiente, establece que existe **inconformidad de los automovilistas** ante la situación, en la encuesta dirigida a los automovilistas que transitan por las distintas vías del municipio de San Salvador, en la **pregunta numero “1”**, se les consulta “ *como calificaría las condiciones de la red vial en el municipio de San Salvador* ”; a lo que el 11% de ellos contestaron que la consideraban en **BUENAS**, condiciones, el otro 27% contesto que **REGULAR** y el 61% restante contesto que la red vial estaba en **MALAS** condiciones. Por tanto esto demuestra la Inconformidad que existe por parte de los automovilistas en cuanto a la forma en que califican el estado de la red vial, ya que el 61% de los automovilistas encuestados opinaron que la red vial estaba en mal estado: probando ello su Inconformidad ante la situación. Lo cual reflejado a través de una grafica se presenta de la siguiente forma:



El mismo indicador se puede comprobar en base a los resultados obtenidos a través de la **pregunta numero “2”** de la encuesta dirigida a los automovilistas que transitan por las distintas vías del municipio de San Salvador, en la cual se les

consulta " *ha causado inconvenientes el estado actual de la red vial del municipio de San Salvador*, a lo que noventa y un automovilistas contestaron que **SI**, les ha causado inconveniente ya sea daños en sus vehículos en el sistema de suspensión, dirección, llantas, gasto de combustible, retrasos entre otros, lo que constituye el 91% de los encuestados confirman el indicador y nueve contestaron que **NO** les ha causado ningún inconveniente, constituyendo estos el 9% restante. Lo cual reflejado a través de una grafica se presenta de la siguiente forma:



El mismo indicador se puede comprobar en base a los resultados obtenidos a través de la **pregunta numero "17"** de la encuesta dirigida a los automovilistas que transitan por las distintas vías del municipio de San Salvador, en la cual se les consulta " *que calles son las que se encuentran en peores condiciones en el municipio de San Salvador* "; a lo que tres automovilistas contestaron que las vías **PRIMARIAS** son las que se encuentran en peores condiciones, otros setenta y nueve contestaron que las **SECUNDARIAS** y dieciocho contestaron que las **TERCIARIAS**. Lo cual reflejado a través de una grafica se presenta de la siguiente forma:



El cuarto indicador de la variable dependiente, establece que existe **incumplimiento de responsabilidades** de las instituciones para la ejecución de obras de mantenimiento vial, en la encuesta dirigida a los automovilistas que transitan por las distintas vías del municipio de San Salvador, en la **pregunta numero “8”**, se les pregunta “ ¿ que argumentos presentaron las instituciones para no llevar a cabo obras de mantenimiento vial cuando usted las solicito ”; a lo que dieciocho de ellos contestaron que la **FALTA DE COMPETENCIA** había sido el argumento y seis que había sido por **FALTA DE RECURSOS**. Lo que verifica el incumplimiento de responsabilidades de parte de las instituciones. Esta pregunta fue analizada y reflejada a través de gráfica anteriormente.

El quinto indicador de la variable dependiente, establece que existe **inseguridad jurídica** por parte de los ciudadanos, en la encuesta dirigida a los automovilistas que transitan por las distintas vías del municipio de San Salvador, en la **pregunta numero “12”**, se les pregunta “ *considera que existe seguridad jurídica acerca de que institución es la competente de realizar las obras de mantenimiento vial en el municipio de San Salvador* ”; a lo que dieciséis de ellos contestaron que **SI**, constituyendo el 16% de los entrevistados y ochenta y cuatro automovilistas contestaron que **NO.**, constituyendo el 84% restante. Este indicador se comprueba con los resultados obtenidos en base a la encuesta realizada, ya que es la misma población la que afirma que carecen de la seguridad jurídica que establezca claramente la institución a la que tienen que acudir a solicitar la realización de las

obras de mantenimiento vial. Lo cual reflejado a través de una grafica seria de la siguiente forma:



Luego de observar los resultados obtenidos a través de las técnicas de campo (entrevistas y encuesta), podemos verificar que todos los indicadores que conforman las variables de esta hipótesis se cumplen, es decir luego de analizar la mayor parte de ellos, puede afirmarse que estos se presentan en la realidad.

La variable independiente en esta hipótesis es “La falta de mecanismos legales que obliguen a las instituciones a prestar servicios en condiciones de eficiencia y eficacia” y los indicadores que la conforman se comprobaron a través de las entrevistas que se les realizaron a los funcionarios de las instituciones competentes, a los diputados que conforman las comisiones de Obras Publicas y la de Municipalismo en la Asamblea Legislativa y a los automovilistas que transitan por las diferentes vías del municipio de San Salvador, puesto que los datos que nos proporcionaron, confirmaron la existencia de todos los indicadores, ya que siempre el porcentaje de entrevistados confirmaban que el numero de indicadores que se cumplían era superior, así mismo cuando analizamos los indicadores que conforman la variable dependiente la cual establece que a raíz de la variable independiente “las obras de mantenimiento vial no son consideradas como un derecho exigible”, la mayoría de estos datos fueron comprobados gracias a la encuesta dirigida a los automovilistas que circulan por las vías del municipio de San Salvador, así como con

la opinión de las otras fuentes de información, ya que de estas se obtuvo un porcentaje mayor de automovilistas que confirmaban la existencia de los indicadores.

Por tanto luego de haber obtenido estos datos, fue posible verificar que los indicadores a opinión de la mayor parte de personas envueltas en el problema del mantenimiento vial eran verdaderos y habiendo realizado un análisis jurídico del marco normativo legal pudimos comprobar que existe una gran cantidad de vacíos en la ley lo cual no permite que los ciudadanos afectados exijan de las instituciones la ejecución de las obras en condiciones de eficiencia y eficacia; lo cual muchas veces se llega a pensar que por el hecho de pagar un impuesto podemos exigir el cumplimiento de las obras de mantenimiento vial pero si la ley no faculta para el inicio de acciones legales las posibilidades de la población son escasas y esto permite a las instituciones para que adopten una actitud de conformismo ante la situación lo que trae como consecuencia la insatisfacción de demandas así como la Inconformidad de los automovilistas ante la situación.

CAPITULO VI

6. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

6.1 CONCLUSIONES

* Luego de realizada la investigación se verifico que ha existido de parte de las instituciones encargadas de llevar a cabo las obras de mantenimiento vial, una interpretación a conveniencia del marco normativo legal, respecto al tema.

Esto se debe no precisamente, a vacíos de ley ni a duplicidades en las competencias, si no mas bien a una irresponsabilidad institucional; ya que con el transcurso del tiempo y con la entrada en vigencia de nuevas leyes entre ellas la del Fondo de Conservación Vial, las instituciones no han asumido las responsabilidades que la Ley establece, dejando de brindar el mantenimiento a las calles secundarias y abandonando competencias que por ley le son propias.

* No existe ningún tipo de relación, mucho menos colaboración para llevar a cabo las obras de mantenimiento vial entre las instituciones encargadas, entiéndanse por estas al MOPTVDU y la AMSS. Esta actitud va en contra de las obligaciones emanadas de nuestra Constitución, originadas por intereses políticos y sobre todo por una falta de conciencia social, dado que ninguna de ellas muestra el mínimo interés en solventar esta controversia, puesto que mientras no se aclare la situación, ellos tendrán argumentos para evadir responsabilidades.

* Que de acuerdo a la Ley vigente, aplicada al conjunto de vías en el Municipio de San Salvador, seria el MOPTVDU el encargado a velar por el mantenimiento de la mayoría de carreteras entre ellas, las especiales, primarias, secundarias, terciarias y

rurales, dado que por exclusión según el art. 3 y 4 de la Ley de Carreteras y caminos vecinales, a la AMSS le corresponderían únicamente aquellas que no estén incluidas en el capítulo 3 de dicha normativa.

* Que en cuanto a los recursos con los que cuentan las instituciones, es únicamente el MOPTVDU el organismo capacitado para llevar a cabo estas tareas, tanto económica, humana y técnicamente, dado que en primer lugar posee un porcentaje del Presupuesto General de la Nación destinado al cumplimiento de estas obras, cuenta con los ingresos percibidos por el FOVIAL del cual puede hacer uso exclusivamente para el mantenimiento vial, cuenta además, con toda la maquinaria y los materiales necesarios, así como con el personal altamente capacitado para estas obras, en cambio la AMSS únicamente posee el Fondo de Vialidad que es un ingreso risible y en algunos casos ayudas que recibe de ONG'S, lo cual es utilizado para apertura, adoquinado y fraguado en pasajes de comunidades entre otros.

* Que si bien, el Marco normativo legal obliga a las instituciones tanto AMSS como MOPTVDU, a la ejecución de obras de mantenimiento vial, otorgando en sus disposiciones diferentes recursos mediante las cuales se permita el cumplimiento de estas tareas, como lo son el pago de impuestos y la designación de porcentajes del presupuesto general de la Nación; dicha obligación al igual que el pago de impuestos, permite que como ciudadanos afectados tengamos el derecho de exigir la realización de estas obras, lo cual podemos realizar mediante solicitudes dirigidas a las instituciones encargadas, sin embargo la misma falta de claridad en las competencias que se le atribuyen a dichos organismos, permite muchas veces que estas, mediante cualquier tipo de argumento, evadan responsabilidad y para no incumplir con el derecho de respuesta que establece el art. 18 de nuestra Constitución, cumplen con el requisito de contestar dichas solicitudes pero de manera negativa delegando cada institución la responsabilidad en la otra; por tanto en vista de la situación antes planteada el único mecanismo que podría amparar a los

ciudadanos que se ven afectados por la falta de realización de estas obras, sería únicamente demandando a cualquiera de las instituciones en la Sala de lo Contencioso Administrativo de la Honorable Corte Suprema de Justicia, siempre y cuando se haya agotado la instancia administrativa, es decir todos los recursos que en cada institución se establezcan, para agotar dicha etapa.

* Que de parte de los legisladores, a la fecha no ha existido ninguna iniciativa para solventar el problema de la mala interpretación que se le esta dando a la ley, respecto a las competencias del mantenimiento vial, así como tampoco en la búsqueda de algún mecanismo que permita a los ciudadanos hacer exigible de parte de las instituciones la ejecución de las obras de mantenimiento vial, así como la deducción de responsabilidades por daños que sufren los vehículos a causa del mal estado de las vías.

* Que los ciudadanos afectados no tienen claro a que institución corresponde realizar las obras de mantenimiento vial, ya que para algunos de los entrevistados, es la AMSS la institución encargada de mantener las calles en buen estado y para otros lo es el MOPTVDU; esto se debe principalmente a ignorancia de Ley, así como también al mensaje que a través de los medios de comunicación, lanzan algunos funcionarios de manera irresponsable.

Lo que se puede afirmar, es que la mayoría de entrevistados tiene claro, que aunque ellos paguen los impuestos correspondientes para financiar las obras de mantenimiento vial, no cuentan con ningún mecanismo mediante el cual puedan exigir de ellas su cumplimiento, ya que las obras de mantenimiento vial en nuestro marco normativo legal no constituyen un derecho exigible.

6.2 RECOMENDACIONES

* Las instituciones encargadas de ejecutar las obras de mantenimiento vial, deberían mostrar mayor conciencia social, en el sentido que, en lugar de presentar excusas basadas en la supuesta falta de claridad en las leyes al respecto, cada una de ellas dentro de las posibilidades y con los recursos con los que cuentan, debería llevar a cabo obras de mantenimiento vial, ocupándose de iniciar proyectos de mejoramiento vial, beneficiando con esto a la población, la cual en todo caso es la más afectada; para que esto se llegue a concretar, debe hacerse efectiva la colaboración entre las instituciones para coordinar la elaboración de obras de mantenimiento vial, a la cual se hace alusión en la constitución de la República, dejando a un lado los intereses partidarios y buscando el bienestar común.

* Que los legisladores deberían de llevar a cabo acciones encaminadas a minimizar las consecuencias que ocasiona el conflicto de competencia respecto a la ejecución de las obras de mantenimiento vial, mediante la interpretación auténtica de los arts. 3 y 4 de la Ley de Carreteras y Caminos Vecinales con lo cual se lograría aclarar cualquier tipo de interpretación errónea; además podrían contribuir creando alguna disposición que faculte a los ciudadanos a iniciar acciones en contra de las instituciones encargadas del mantenimiento vial por no cumplir con sus obligaciones.

* La responsabilidad en la gestión de conservación vial debe entregarse a empresas privadas especializadas, que tendrían que cumplir términos contractuales que garanticen los servicios a adquirir. Desde el punto de vista institucional, las empresas de gestión de conservación vial no actúan por su cuenta. Un organismo técnico debe tener la gestión superior del sistema de conservación. Se propone que sea un Consejo Nacional de Conservación Vial que, como entidad autónoma, especializada y apolítica, tendría a su cargo el establecimiento de normas y

estándares adecuados para la conservación de las vías y además controlaría el desempeño de las empresas y las sancionaría en caso de incumplimiento. El Consejo manejaría también el Fondo de Conservación, recaudando sus recursos y efectuando los pagos de las empresas de gestión.

* En Junio de 2002 el grupo técnico de Alto Nivel de la Oficina de Planificación del Área Metropolitana de San Salvador, OPAMSS, conformado por personal de las instituciones encargadas, AMSS Y MOPTVDU, propuso la firma de un acuerdo en el cual se establecieran de manera categórica a que red vial le correspondería brindar mantenimiento a cada institución así como los recursos con los que contaría cada una de ellas para la realización de estas obras, sin embargo como antes se menciona dicho acuerdo nunca fue firmado. Lo que en esta oportunidad recomiendo es que dicha oficina, la cual cuenta con los suficientes recursos técnicos en esta materia, elabore un inventario de las distintas calles que conforman la red vial del municipio de San Salvador, y las clasifique de acuerdo con los diferentes tipos de carreteras y calles que establece la ley de Carreteras y Caminos Vecinales, dado que esto vendría a aclarar el papel que cada institución realiza, puesto que habría certeza para la ciudadanía sobre la competencia de cada institución así como sobre el tipo de red vial que se trate

* La participación de los usuarios a quienes se les pide pagar por los servicios de conservación vial, deberían tener pleno derecho a exigir un eficiente y eficaz uso de los recursos generados y recibir completa información acerca de los logros y falencias del sistema, la modalidad propuesta es su participación con voz, o incluso con voto en los diferentes Consejos de Conservación. Así podrán hacer valer sus derechos y representar cualquier deficiencia que se pudiera producir.

* El marco jurídico municipal necesita ser armonizado con las otras leyes que afectan el régimen local, hay 21 leyes que riñen con la legislación municipal, siendo entre ellas la referente a la regulación del mantenimiento vial. El art. 5 del Código Municipal debería ser reformado o derogado, ya que con el se amarra la competencia municipal creando confusión y dualidad de autoridad.

* Las competencias municipales deben ser reagrupadas e instrumentadas para distinguir las materias y en cada una precisar sus competencias, ello facilitaría una mejor comprensión y ejercicio de las mismas. Esto sin perjuicio de incrementar otras materias entre ellas el mantenimiento de calles.

* La descentralización debe tener como base un profundo contenido de voluntad política, de democracia participativa, de solidaridad, subsidiariedad y de transparencia; esto último con reglas del juego claras. En síntesis pensando en un país de todos y para todos, junto a una estrategia de nación compartida por los diferentes sectores y corrientes del pensamiento político.

* El FOVIAL ha mostrado ser un buen instrumento para financiar el mantenimiento de calles y carreteras, competencia del Gobierno Central pero no responde a las necesidades de los Gobiernos Locales que también tienen competencias en el mantenimiento de parte de la red vial nacional.

Siendo el mantenimiento de la red vial una responsabilidad compartida, debería establecerse un sistema de financiamiento para el conjunto distribuido de acuerdo a la responsabilidad de cada entidad competente y de la importancia social o económica específica del componente de la red, determinada en ambos casos por criterios técnicos.

Lo anterior, implica por una parte la definición, clasificación y jerarquización precisa de los componentes de la red y por otra la identificación igualmente precisa de cuales de esos componentes serán competencia específica del Gobierno Central y cuales de los Gobiernos Locales.

* Generar una estrategia nacional de descentralización del Estado que marque el camino a seguir para eliminar las disparidades expresadas territorial y socialmente en el país, que se concrete en buena medida, en los recursos destinados al desarrollo de los municipios y que el incremento de tales recursos no este sujeto a acondicionamientos coyunturales.

CITAS BIBLIOGRAFICAS

(1) Ley del Fondo de Conservación Vial. (FOVIAL) Pág. 2, (2) Ley del Fondo de Conservación Vial. (FOVIAL) Pág. 2-3, (3) El Diario de Hoy, Sabado 22 de Febrero, 2003, Pág. 34.

4) (4) El Diario de Hoy
Sabado 22 de Febrero
2003, Pág. 34.

5) (5) El Diario de Hoy
Miercoles 30 de Abril
2003, Pág. 29

6) (6) Diario Co Latino
Martes 17 de Mayo
2005, Pág. 32

7) (7) Diario Co Latino
Martes 17 de Mayo
2005, Pág. 32

8) (8) w.w.w. fovial.com

- (9) Ley del Fondo de Conservación Vial. (FOVIAL).
Pág. 2

- (10) w.w.w. consultaría de funde y fundaungo. Com

- **(17)** Osorio, Manuel
Diccionario de ciencias jurídicas, políticas y sociales
Editorial Heliasta SRL
Buenos Aires
1984, Pág. 34

- **(18)** Ley del Fondo de Conservación Vial. (FOVIAL).
Pág. 2

- **(19)** Ley del Fondo de Conservación Vial. (FOVIAL).
Pág. 3

- **(20)** Osorio, Manuel
Diccionario de ciencias jurídicas, políticas y sociales
Editorial Heliasta SRL
Buenos Aires
1984, Pág. 34

- **(21)** w.w.w.amss.com

- **(22)** w.w.w.amss.com

BIBLIOGRAFIA

LIBROS

BARBERENA SANTIAGO. I “Historia de El Salvador”, Tomo I imprenta Nacional El Salvador 1914.

GARRIDO FALLA FERNANDO. “La descentralización Administrativa”, Costa Rica, Universidad, 1967.

ROSATTI HORACIO DANIEL. “Tratado de Derecho Municipal”, Buenos Aires, Rubanzil - Culzoni Editores, 2ª edición actualizada, 1997-2003.

TESIS

MARTIR MENDEZ PATRICIA EMERITA “La dispersión de normas administrativas y su incidencia en la competencia Municipal” “Universidad de El Salvador”, San Salvador, 2003.

ANAYA PERLA GLORIA MARINA “Conflictos entre el gobierno central contra la autonomía municipal por la construcción el tramo del anillo periférico en el municipio de Soyapango” “Universidad de El Salvador”, San Salvador, 2004.

ALVARADO MARTINEZ ERNESTO RENE “Programa de construcción, mejoramiento y mantenimiento de caminos vecinales de la zona occidental de El Salvador” “Universidad de El Salvador”, San Salvador, 1968.

FERNANDEZ SERGIO “Estudio de los caminos vecinales en la jurisdicción de San Salvador” “Universidad de El Salvador”, San Salvador, 1966.

HERNANDEZ ROMERO RAUL ATILIO “Análisis de la administración pública gobierno central 1987 Ministerio de Obras Publicas” “Universidad de El Salvador”, San Salvador, 1988.

CAÑAS ECHEVERRIA JOSE ANTONIO “Mantenimiento de carreteras aplicado al sistema vial de El Salvador” Universidad de El Salvador”, San Salvador, 1967.

FIGUEROA VELARDE RENE “Ministerio de Obras Publicas, su funcionamiento y el desarrollo de su plan de inversiones”. “Universidad de El Salvador”, San Salvador, 1971.

LEGISLACION

Constitución de la Republica de El Salvador de 1983, Decreto legislativo N^o 38 de fecha 15 de Diciembre de 1983 publicado en el Diario Oficial N^o 235, Tomo 281 de fecha 16 de Diciembre de 1983. Versión comentada. FESPAD. El Salvador 2001.

Código Municipal, Decreto legislativo N^o 274 de fecha 31 de Enero de 1986 publicado en el Diario Oficial N^o 23, Tomo 290 de fecha 5 de Febrero de 1986.

Ley de Carreteras y Caminos Vecinales, Decreto legislativo N^o 463 de fecha 4 de Septiembre de 1969 publicado en el Diario Oficial N^o 196, Tomo 225 de fecha 22 de Octubre de 1969.

Ley de Vialidad, Decreto legislativo S/N de fecha 31 de Mayo de 1926 publicado en el Diario Oficial N^o 144, Tomo 101 de fecha 1 de Julio de 1926.

Ley del Fondo de Conservación Vial FOVIAL, Decreto legislativo N° 208 de fecha 30 de Noviembre de 2000 publicado en el Diario Oficial N° 237, Tomo 349 de fecha 18 de Diciembre de 2000.

Reglamento Interno del Órgano Ejecutivo, Decreto legislativo N° 24 de fecha 18 de Abril de 1989 publicado en el Diario Oficial N° 70, Tomo 303 de fecha 18 de Abril de 1989.

AGRADECIMIENTOS

*En primer lugar a DIOS todopoderoso
Por darme deseos de superación y por estar conmigo durante
la elaboración de este proyecto ya que sin su misericordia
nada de esto seria posible*

*A mi MADRE por darme su apoyo y amor,
Por su fe en mi esfuerzo, por eso y mucho más le dedico este
logro.*

*A LUCY y a mi hija NATALIA por su amor y oraciones para
que todo esto saliera de la mejor manera.*

*Al licenciado RENE ALBERTO SANTACRUZ por su apoyo
y atenciones
Por su accesibilidad y buenos tratos*

*A la licenciada CLAUDIA PORRAS por el tiempo que me ha
brindado para la realización de este trabajo la cual fue de
mucho valor*

GRACIAS A TODOS