

TESIS PARA OPTAR EL GRADO DE LICENCIATURA EN DERECHO.

TEMA: Viabilidad dentro del Ordenamiento Jurídico Costarricense en materia de Administración y Reparación Vial, con la finalidad que las Municipalidades y los Concejos de Distrito puedan intervenir rutas Nacionales y no solo Cantonales y Distritales.

Sustentante:

Haryen Danicha Zamora Muñoz

PT604500681

TUTORA:

Lic. Lanath Chacón Granados.

Octubre, 2023

CARTA DE TUTOR

Puntarenas, 04 de Octubre del 2023

Carrera Derecho

Universidad Hispanoamericana

Estimado señor:

La estudiante **Danicha Zamora Muñoz**, cédula de identidad número seis- cero cuatrocientos cincuenta- cero seiscientos ochenta y uno, me ha presentado, para efectos de revisión y aprobación, el trabajo de investigación denominado "**Viabilidad dentro del ordenamiento Jurídico Costarricense en materia de administración y reparación vial, con la finalidad que las Municipalidades y los Concejos Municipales de Distrito puedan intervenir rutas nacionales y no solo Cantonales y Distritales**", el cual ha elaborado para optar por el grado académico de Licenciatura en Derecho.

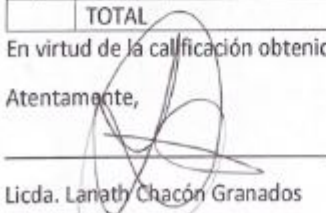
En mi calidad de tutora, he verificado que se han hecho las correcciones indicadas durante el proceso de tutoría y he evaluado los aspectos relativos a la elaboración del problema, objetivos, justificación; antecedentes, marco teórico, marco metodológico, tabulación, análisis de datos; conclusiones y recomendaciones.

De los resultados obtenidos por el postulante, se obtiene la siguiente calificación:

a)	ORIGINAL DEL TEMA	10%	
b)	CUMPLIMIENTO DE ENTREGA DE AVANCES	20%	
c)	COHERENCIA ENTRE LOS OBJETIVOS, LOS INSTRUMENTOS APLICADOS Y LOS RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN	30%	
d)	RELEVANCIA DE LAS CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	20%	
e)	CALIDAD, DETALLE DEL MARCO TEORICO	20%	
	TOTAL	100%	

En virtud de la calificación obtenida, se avala el traslado al proceso de lectura.

Atentamente,


Licda. Lanath Chacón Granados

Cédula de identidad N°603490447



San José, 14 de diciembre 2023.

Señores

Departamento de Servicios Estudiantiles

Presente.

Estimados señores.

Quien suscribe, **Licenciado PIERO VIGNOLI CHESSLER**, en mi condición de **LECTOR** de la tesis de grado, para optar a la nomenclatura de Licenciada en Derecho de la egresada **Haryen Danicha Zamora Muñoz** y titulada **Viabilidad dentro del Ordenamiento Jurídico Costarricense en materia de Administración y Reparación Vial, con la finalidad que las Municipalidades y los Concejos de Distrito puedan intervenir rutas Nacionales y no solo Cantonales y Distritales**, respetuosamente comunico que doy por aprobada la misma, con el fin de que se continúen con los trámites académicos y administrativos respectivos.

Saludes cordiales.

Lic. Piero Vignoli Chessler.

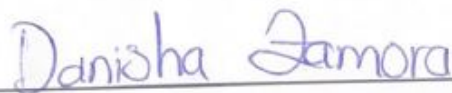
Lector de Tesis.

DECLARACIÓN JURADA.

Yo **Haryen Danicha Zamora Muñoz**, estudiante de la carrera de Derecho, portadora de la cédula de identidad número seis- cero cuatrocientos cincuenta- cero seiscientos ochenta y uno, en este acto debidamente percibido y entendido de las penas y consecuencias con que se castiga en el Código Penal de nuestro país, el delito de perjurio ante quienes constituyen el Tribunal Examinador de mi Proyecto de Graduación, juro solemnemente que este trabajo de investigación es una obra original y que he respetado todo lo pre aceptado por las leyes penales, así como los derechos de autor.

No omito en señalar que quedo advertido que la Universidad Hispanoamericana se reserva el derecho de protocolizar este documento ante un notario público.

En fe de o anterior, firmo en la ciudad se Puntarenas, a las diez horas del día seis de octubre del dos mil veintitrés.



Haryen Danicha Zamora Muñoz.

DEDICATORIA.

Este trabajo se lo dedico primeramente a Dios quien ha sido mi guía en este proceso, y quien ha permitido que mi sueño se haga realidad, a mis padres Harold Enrique Zamora Gómez, Yendry Muñoz Sosa y a mi abuela Ana Sosa Barrientos, quienes son los pilares fundamentales de mi vida. De mi abuela recalco que a lo largo de mi vida siempre me ha instado a perseverar y nunca rendirme, siempre inculcándome el estudio como base fundamental de la vida y siempre brindándome su ayuda constante y los múltiples consejos para que estudiara y que fuera una mujer de bien con un futuro enorme por delante, de mi madre recuerdo su gran compromiso de que siempre fuera una estudiante esforzada y dedicada, siempre transmitiéndome el gran amor que tiene por mí, ayudándome y guiándome en todas las circunstancias que se me presentaran y siempre dirigiéndome hacia el camino del bien, brindándome junto con mi padre la oportunidad de estudiar esta carrera que me apasiona desde niña , y de mi padre siempre recordare las tardes de estudio en donde me aconsejaba e inculcaba los valores principales plasmados en esta sociedad, en donde su mano siempre estuvo tendida hacia mí y siempre respetando y apoyando mis decisiones.

Agradezco profundamente a los tres seres más importantes en mi vida por todos y cada uno de los sacrificios que tuvieron que realizar para poder brindarme los estudios a mí, y a mis hermanas, aun ellos sin haber tenido la posibilidad de concluir los suyos.

A cada uno de ellos dedico este logro que estoy por cumplir, que con mucho esfuerzo, dedicación y amor realizo, con la finalidad de poder gratificar todo el amor, apoyo y paciencia incondicional que siempre tuvieron hacia mí.

AGRADECIMIENTO.

Primeramente, agradezco a Dios, por permitirme llegar hasta este momento de mi carrera de Derecho para así con ello poder culminarla. Así como agradezco sinceramente a mi tutora la Lic. Lanath Malena Chacón Granados quien desde a inicios de mi carrera me brindo su apoyo, y aun mas ahora en el desenvolvimiento de este proyecto de investigación, siempre brindándome su gran conocimiento en la materia y a su vez orientándome durante este arduo proceso educativo de la manera más especial posible, a quien siempre agradeceré y estimare profundamente.

Incansablemente doy gracias a mis padres y mi abuela, quienes siempre me impulsaron y guiaron a seguir por el buen camino, y por medio de ellos poder ser la persona que soy hoy en día.

Agradezco a mi familia, mis hermanas, mis primas, mis tíos, y mi mejor amiga por ser tan importantes e incondicionales en mi vida, y por siempre de una u otra manera estar ahí brindándome su apoyo incondicional, creyendo en mí e impulsándome siempre a continuar.

Por último, y no menos importante a todos y a cada uno de mis compañeros, quienes se convirtieron en una familia más para mí, quienes siempre brindaron su ayuda en momentos de angustia, quienes de una u otra manera contribuyeron a que esto fuese posible, así como agradecer a los profesores a quienes agradezco profunda y sinceramente por transmitirme un poco de su tan elevado conocimiento, y a tan prestigiosa universidad, como lo es la Universidad Hispanoamericana por ser quien hoy me permite dar un paso de mi carrera profesional.

TABLA DE CONTENIDO

CAPÍTULO I.....	1
MARCO PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN.....	1
1.1 ANTECEDENTES	2
1.2 PROBLEMATIZACIÓN	9
1.3 JUSTIFICACIÓN DEL TEMA.....	12
1.4 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA	13
1.5 OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN	13
1.5.1 Objetivo General	13
1.5.2 Objetivos Específicos	14
1.6 ALCANCES Y LIMITACIONES.....	14
1.6.1 Alcances	14
1.6.1 Limitaciones	14
CAPÍTULO II.....	16
MARCO TEÓRICO.....	16
2.1 CONTEXTO HISTÓRICO	18
2.2 CONTEXTO TEÓRICO-CONCEPTUAL.....	¡Error! Marcador no definido.
2.2.1 Infraestructura Vial.....	23
2.2.2 Red Vial.....	25
2.2.3 Responsabilidad Administrativa en la Infraestructura Vial Costarricense	33
2.2.4 Municipalidades.....	34
2.2.4.1 Funciones de las Municipalidades	39
2.2.4.2 La Contraloría General de la República y las Municipalidades.....	41
2.2.5 Ministerio de Obras Públicas y Transporte (MOPT).....	68
2.2.5.1 Funciones del Ministerio de Obras Públicas y Transportes	69
2.2.6 Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI).....	71
2.2.7 Ley de Simplificación y Eficiencia Tributaria (N°8114)	75

2.2.8 Ley Especial para la Transferencia de Competencias: Atención Plena y Exclusiva de la Red Vial Cantonal (Ley N°9329).....	76
2.2.8 Entorno Social y Legal	78
2.2.9 Entorno Social	79
2.2.10. Entorno Legal	80
2.3 MAPA CONCEPTUAL	80
2.4 HIPOTESIS	83
2.5 VARIABLES.....	83
CAPÍTULO III.....	84
MARCO METODOLÓGICO	84
3 MARCO METODOLOGICO.....	85
3.1 ENFOQUE METODOLOGICO MIXTO.	85
3.2 ENFOQUE CUANTITATIVO	87
3.3 ENFOQUE CUALITATIVO.	88
3.4 TIPOS DE ESTUDIO.....	90
3.5 ESTUDIO EXPLORATORIO	90
3.6 ESTUDIO DESCRIPTIVO	91
3.7 ESTUDIO CORRELACIONAL	92
3.8 ESTUDIO EXPLICATIVO.....	93
3.9 DISEÑO DE INVESTIGACIÓN	94
3.10 SUJETOS Y FUENTES DE INVESTIGACIÓN.....	96
3.11 SUJETOS DE INVESTIGACION.....	96
3.12 FUENTES DE INVESTIGACION	97
3.13 FUENTES PRIMARIAS.....	99
3.14 FUENTES SECUNDARIAS.....	99
3.15 CUADRO DE VARIABLES E INDICADORES.....	100
3.16 TIPO DE MUESTREO	101
3.17 DESCRIPCION DE INSTRUMENTOS.....	102
3.18 ENTREVISTA	103

3.19	CUESTIONARIO.....	106
3.20	ANÁLISIS DE CONTENIDO.	107
3.21	CONFIABILIDAD.....	108
3.22	VALIDEZ.....	109
3.23	OBJETIVIDAD.....	110
3.24	CUADRO DESCRIPTOR DE INSTRUMENTOS.....	111
3.25	TRATAMIENTO DE LA INFORMACION	111
CAPÍTULO IV.....		113
ANÁLISIS DE DATOS		113
4.1	Resultados de las entrevistas.	114
CAPÍTULO V		123
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....		123
5.1	Conclusiones.....	124
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....		127

CAPÍTULO I
MARCO PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

1.1 ANTECEDENTES

Antes de iniciar con el planteamiento del problema de investigación se debe plantear la pregunta sobre que es un problema para efectos de un trabajo de investigación como lo es el presente proyecto, de acuerdo con lo establecido por Sampieri quien indico: “en realidad plantear el problema no es sino afinar y estructurar más formalmente la idea de investigación” estableciendo esto que una vez que se define el problema, se indica de la misma manera el rumbo a seguir para desenvolverse y resolverse por medio de las distintas etapas del proyecto a desarrollar. Mediante el planteamiento de este, se permite proyectar de manera clara y concisa el alcance y resultados que se van a obtener con la misma, a la vez que por medio de los parámetros de medición, investigación y conclusión se podrá obtener una idea clara y concreta de la magnitud de la hipótesis planteada al inicio del proyecto, siendo que en la especie un correcto planteamiento del estudio permitiría arrojar los resultados correctos y reales del objeto de investigación en la presente tesis.

Para lograr el enfoque ideal del tema es necesario, profundizar en el mismo desde lo más general, hasta lo más específico y así lograr comprender desde el punto de vista jurídica que es una municipalidad, que es el Ministerio de Obras Públicas y Transporte, e incluso que es un Consejo distrital, y a su vez poder determinar si existe o no viabilidad dentro del ordenamiento jurídico costarricense para que se puedan intervenir las rutas nacionales y no solo las cantonales y distritales , además las consecuencias que ello pudiese acarrear, en esto nos focalizaremos en el actual proyecto de Investigación.

Para que podamos tener un mayor alcance del proyecto a presentar es fundamental el tener claro cuáles fueron los orígenes de las municipalidades y los gobiernos locales que

existen en Costa Rica, sus parámetros legales, comprendiendo que son instituciones y entes que se dedican a la regulación del cobro de impuestos en las diferentes áreas del país, trátase de cantones y distritos, cabe mencionar que en Costa Rica actualmente se enfocan en cinco Concejos de Distrito.

Nuestros ayuntamientos o municipios basan sus orígenes en los cabildos los cuales fueron determinados por los españoles durante la época de la colonia, sobre los cuales se centraban grandes responsabilidades tanto en la vida social, política y económica de nuestra severa época colonial.

En la Constitución Política en el año 1825, se determinó que en todos los pueblos que existiesen aun fuese el más pequeño, se tenía que crear una municipalidad, disposición que amedrentaba la centralización del Estado y la concentración del poder, fue por esta intimidación que Braulio Carrillo Colina, por allá de los años 1841, toma la decisión de erradicarlas completamente.

A medida que pasaba el tiempo y con la Constitución del año 1844 se reanuda la idea de la existencia de municipalidades en cada pueblo, ya encontrándose en el año 1847, se decretan las municipalidades solamente para las capitales de cada municipio, fue en 1876 cuando se establece que cada cantón debía contar con una municipalidad, y como se mantiene hasta la actualidad.

En 1867 se promulgan las famosas Ordenanzas Municipales, que son las mantienen la organización de estos entes autónomos y que tuvieron vigencia hasta el año 1970 que estipula el Código Municipal.

En el trayecto, se comienza con la proliferación de instituciones descentralizadas técnica y funcionalmente (instituciones autónomas) por allá de la década de los años 40 y el Gobierno Central se fue colocando hacia todas las áreas del país, creando con esto un exacerbado centralismo y un debilitamiento consecuente de los gobiernos locales, inclinación que desafortunadamente se mantiene en la actualidad, y que incurre en la disminución de la función y presencia de las municipalidades. No obstante, hay señales muy específicas que promueven un cambio en ese estado de cosas.

Evidentemente, se han realizados acciones como lo es la Ley del Impuesto sobre Bienes Inmuebles en el año 1995, que indican una clara descentralización efectiva de carácter fiscal hacia las municipalidades. Así como la entrada en vigor de un nuevo Código Municipal en 1998, que reafirma la autonomía del régimen y establece la figura de un alcalde electo popularmente.

Como hecho de gran auge se puede indicar que en el año 2006 se crea una Comisión Especial de Asuntos Municipales y Desarrollo Local Participativo, que obtuvo la índole de Comisión Permanente un año después de su creación, permitiéndole con esto conocer todos los asuntos relacionados con los gobiernos locales. A favor de esta instancia legislativa, se ha logrado aprobar muchos proyectos muy importantes para el ámbito municipal, como lo es la Ley para la Regulación y Comercialización de Bebidas con Contenido Alcohólico y la Ley Marco de Transferencia de Competencias. Pero las Municipalidades no son entes aislados. Estos perduran gracias a los y las ciudadanos de cada cantón. Por esto, es muy importante que desde cada cantón nos sumemos a colaborar con las municipalidades de manera

participativa, valorativa, responsable, así como de manera que se puedan plantear ideas para el mejoramiento del cantón.

Todos los Municipios tienen el deber de ajustar y fiscalizar todas aquellas funciones de la administración del cobro de impuestos; entre otros. Para efectos de este proyecto de investigación se hará énfasis en la viabilidad de intervención de rutas nacionales.

En los siguientes párrafos se desarrollara un poco del inicio de estos entes en Costa Rica, enfocándonos primeramente en la historia de las municipalidades y gobiernos locales, quien como base administradora de los entes reguladores de la administración local costarricense, tuvo una cantidad de cambios desde su comienzo hasta lo que conocimos como la época contemporánea, mejoro desde su inicio en diferentes zonas, como en el área del desarrollo de la policía municipal quien realiza una excepcional gestión en la actualidad, como en los instrumentos involucrados con la tecnología los cuales buscan la verdad real de todo el sistema judicial y administrativo. Gestionando consigo una opción que permitiría visualizar de manera más amplia los aquí investigado, iniciando este capítulo con la narración de la historia de estos, primeramente, con el apartado de los antecedentes históricos.

Es de suma utilidad entender que el régimen Municipal como tal, es aquel que se encuentra tipificado en nuestra Constitución Política como una descentralización territorial y siendo la Sala Constitucional de la Corte Suprema de Justicia la que mediante el voto N°5445- 99, y forjándonos exclusivamente con lo que se relacionare con autonomía territorial municipal, siendo este voto el más relevante emitido por la Sala Constitucional. Señalando lo siguiente:

Operan de manera descentralizada frente al Gobierno de la República.

Gozan de autonomía constitucionalmente garantizada y reforzada, que se manifiesta en materia política, al determinar sus propias metas y los medios normativos y administrativos, en cumplimiento de todo tipo de servicio público para la satisfacción del bien común en su colectividad.

Son entidades territoriales de naturaleza corporativa y pública no estatal, dotadas de independencia en materia de gobierno y funcionamiento, lo que quiere decir, por ejemplo, que la autonomía municipal involucra aspectos tributarios, que para su validez requieren de la autorización legislativa, la contratación de empréstitos y la elaboración y disposición de sus propios ingresos y gastos, con potestades genéricas.

La Contraloría General de la República no puede sustituir el presupuesto municipal; lo que sí puede es aprobarlo o improbarlo.

A la Contraloría General de la República no se le puede atribuir las potestades de sentar responsabilidades civiles o disciplinarias de los empleados municipales o de ordenar sanciones. Lo que sí cabe es el ámbito de las recomendaciones, en esta materia del empleo público.

Las municipalidades están sujetas a los reglamentos de la Contraloría General de la República en el campo de lo que se conoce como autónomos y de servicio. Los reglamentos para el uso de vehículos municipales quedan excluidos.

Las siguientes instituciones son de gran importancia y es por eso por lo que se debe tener claridad en cuanto a su concepto;

Ministerio de Obras Públicas y Transportes: Este ente también conocido popularmente como el M.O.P.T, es el ente regulador de transporte terrestre, marino y aéreo, también a su vez es una institución que busca como mejorar y ejecutar algunas obras públicas en cuanto a infraestructura vial, portuaria y también aeroportuaria, además es un ente el cual de cierta forma ofrece ayuda a las municipalidades en lo que se tratare de rutas cantonales, esto para el mejoramiento de estas.

La creación de este ministerio se dio en el año 1860, durante la administración de Montealegre Fernández, creándose por la necesidad que existía de regular este transporte en Costa Rica, además y por medio de la creación de este Ministerio, se crearon dependencias como lo son el Consejo de Seguridad Vial (COSEVI), Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI), Consejo de Transporte Publico (CTP), Dirección General de Aviación Civil (DGAC), Consejo Nacional de Concesiones (CNC), Tribunal Administrativo de Transporte.

El Ministerio de Obras Públicas y Transportes, busca efectuar obras por medio de contrataciones de los servicios requeridos, siendo esto con el fin de la construcción total de las rutas nacionales, además este ministerio es el ente encargado de la fiscalización de la realización de las obras de manera correcta, así como a su vez brindar el mejor control de calidad de estos.

Además, este ministerio es el encargado de verificar y mejorar las carreteras y caminos, así como de mantenerlas en buen estado, esto en colaboración con las municipalidades. Siendo de sus funciones más importantes examinar que sean cumplidos los

derechos de vía en los caminos ya existentes, además de ser un ente regulador del tránsito aéreo, por medio de Consejo Técnico de Aviación Civil, y sus dependencias, así como planificador de las vías de navegación interior, realizando con esto la regulación del transporte marítimo internacional, es su función también controlar y regular lo que tiene conexión con ferrocarriles y tranvías, así como las mercaderías a granel.

En síntesis, sus funciones son fundamentales para el buen funcionamiento de las vías públicas.

Consejos de distrito: De acuerdo con el artículo 54 de nuestro consejo municipal costarricense; se tipifica consejo de distrito como aquel órgano encargado de vigilar la gestión realizada por las municipalidades y su buen funcionamiento y a su vez colaborar en los distritos de cada municipalidad, estas organizaciones normalmente se encuentran presididas por un sindico propietario y cinco síndicos suplentes, estos miembros son elegidos popularmente desde el año 2002, y por cuatro años, esto de forma sincrónica con las elecciones de alcaldes municipales, en Costa Rica hay la misma cantidad de consejos de distritos, como distritos haya. Para poder ser integrante de estos consejos se deben cumplir con algunos requisitos como lo son: Ser costarricense y ciudadano en ejercicio, tener al menos dos años de estar inscrito electoralmente en el distrito, también deberá pertenecer al estado seglar. Estos miembros pueden renunciar al cargo en cualquier momento, siendo también que este cargo se desempeñara de manera gratuita.

Estos órganos son coadyuvantes de las municipalidades en la realización de los asuntos locales, siendo con esto que los consejos de distrito no tienen opiniones decisorias, sino más bien opiniones de mejoramiento entre la comunicación del pueblo y las municipalidades de los cantones costarricenses, estos consejos son los encargados de

incentivar la participación de todos y cada uno de los pertenecientes al distrito en cuanto a decisiones del mismo, también manifestar sobre las recomendaciones de las patentes y permisos, así como indicar a la municipalidad cantonal a donde se dirigen los fondos asignados al distrito semestralmente.

1.2 PROBLEMATIZACIÓN

La mayor problematización en años anteriores se centra básicamente en las zonas rurales de Costa Rica en donde se está presentando un gran aumento en cuanto a daños infraestructurales los cuales provocan de manera preocupante muchos problemas sociales y ambientales, que en caso de no ser tratados de la manera más pronta posible adecuándose a principio de necesidad y urgencia podrán provocar consecuencias negativas irremediables, lo anterior por no permitirse que las municipalidades intervengan estas carreteras de manera urgente.

Este trabajo de investigación busca mencionar algunos de los problemas más frecuentes y preocupantes que se presentan en Costa Rica en cuanto a infraestructura vial. Además, es necesario comprender la urgencia que se tiene para que las municipalidades puedan influir en la reparación de estas carreteras nacionales, y no únicamente el Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

Es de suma importancia comprender que la finalidad de este proyecto de investigación es que se entienda la necesidad y urgencia que existen en cuanto a mejorar y disminuir el aparato estatal, ya que al darse esta disminución y al transferir competencias a los gobiernos locales, produciría que el CONAVI se someta a un cierre técnico, generando

con esto que los contratos, servicios, suministros u otros que estén en conjetura con el MOPT, sean ahora parte del patrimonio estatal.

Con el presente tema de tesis, pretendo demostrar la necesidad que tiene las rutas nacionales de ser intervenidas por el gobierno local, y la necesidad y urgencia de realizar una reforma a las leyes 8114 y 9329 con el fin que las Municipalidades y Concejos de Distrito pueden intervenir, reparar una ruta nacional y no como se encuentra tipificado en las leyes, donde es prohibido que las Municipalidades intervengan una ruta nacional, solo le es permitido intervenir una ruta cantonal, distrital, o caminos vecinales.

Tenemos que entender que esta posibilidad sería un instrumento muy valioso que implementarían las municipalidades para lograr erradicar o al menos disminuir notablemente el caos existente en cuanto a infraestructura vial.

El artículo 2 de la ley 9329 hace referencia claramente las delimitaciones de competencias existentes como lo son las siguientes:

La atención de la red vial cantonal, de forma plena y exclusiva, será competencia de los gobiernos locales, a quienes les corresponderá planear, programar, diseñar, administrar, financiar, ejecutar y controlar su construcción, conservación, señalamiento, demarcación, rehabilitación, reforzamiento, reconstrucción, concesión y operación, de conformidad con el plan vial de conservación y desarrollo (quinquenal) de cada municipio.

La red vial cantonal está compuesta por todos los caminos y calles bajo administración de los gobiernos locales, inventariados y georreferenciados como rutas cantonales por estas, y que constan en los registros oficiales del Ministerio de Obras Públicas

y Transportes (MOPT), así como por toda la infraestructura complementaria, siempre que se encuentre en terrenos de dominio público y cumpla los requisitos de ley. Asimismo, se considerarán como parte de la red vial cantonal, las aceras, ciclovías, pasos, rutas peatonales, áreas verdes y de ornato, que se encuentran dentro del derecho de vía y demás elementos de infraestructura de seguridad vial entrelazadas a las calles locales y caminos cantonales, el señalamiento vertical y horizontal, los puentes y demás estructuras de drenaje y retención y las obras geotécnicas o de otra naturaleza asociadas con los caminos. La conservación y el mejoramiento de las rutas cantonales queda limitada a las vías que cumplan estrictamente con los requisitos para las rutas cantonales establecidos en la reglamentación de la presente ley. Las actividades indicadas en el párrafo primero de este artículo, salvo la inversión en conservación y mejoramiento en rutas cantonales, que no cumplan con el ancho mínimo del derecho de vía establecido en el artículo 4 de la Ley N.º 5060, Ley General de Caminos Públicos, de 22 de agosto de 1972, podrán ejecutarse tanto con recursos de la Ley N.º 8114, Ley de Simplificación y Eficiencia Tributarias, de 4 de julio de 2001, y sus reformas, como de la presente ley y demás normativa conexa. La titularidad y las potestades concernientes a la administración de los caminos vecinales, las calles locales y los caminos no clasificados, corresponderá a los gobiernos locales territorialmente competentes en la zona geográfica donde se encuentren ubicadas cada una de esas vías públicas, siempre bajo los lineamientos técnicos generales que promulgue el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) como ente rector y fiscalizador en la materia.

En Costa Rica son notables los cambios que se vienen realizando, sin embargo, es necesario la realización de un estudio exhaustivo sobre la situación infraestructural, así como las consecuencias que el mismo acarrea.

1.3 JUSTIFICACIÓN DEL TEMA

Siendo Costa Rica un pequeño pero notable país, que busca y tiene como objetivo el mejoramiento de este, en donde abarca todas las áreas importantes, impulsa al mejoramiento de este, se busca eliminar el caos infraestructural existente por medio de la ayuda de las Municipalidades y Concejos de distrito en cuanto a temas de ejecución.

Continuando con las perspectivas expuestas se puede apreciar que la determinación de si una calle o camino son públicos corresponde al Ministerio de Obras Públicas y Transportes o a la Municipalidad del lugar, de acuerdo con la delimitación de competencias que realiza la Ley General de Camino Públicos (arts. 1º, 2º, 32 y 33), en red vial nacional y cantonal; así como las funciones que tiene la Dirección de Urbanismo del I.N.V.U para autorizar la apertura de calles y visado de planos en áreas sometidas a control urbanístico.

La ley 5060, ley general de caminos públicos, tiene como fin establecer de manera clara cuales son los caminos públicos. En su artículo 2 es claro y establece cuales son propiedad del estado o todos los terrenos ocupados por carreteras y caminos públicos existentes o que se construyan en el futuro. Las municipalidades tienen la propiedad de las calles de su jurisdicción. Las carreteras y caminos públicos únicamente podrán ser construidos y mejorados por el ministro de Obras Públicas y Transportes. Sin embargo, con previa autorización de dicho Ministerio, las municipalidades y las instituciones descentralizadas del Estado, que tengan funciones relacionadas con la construcción de vías públicas, podrán ejecutarlas directamente o a través de terceros. Tratándose de caminos nuevos o ampliaciones, las partes interesadas solicitarán al Ministerio los estudios y

recomendaciones técnicas de rigor, debiendo, en este caso, indicar los recursos económicos de que disponen para realizar. Cumplido este requisito, el Ministerio deberá pronunciarse, dentro de los seis meses siguientes a la fecha de recibo de la solicitud. De no pronunciarse dentro de este término los interesados podrán realizar las obras, sin que le Ministerio pueda excluirse de sus programas de mantenimiento y mejoramiento.

1.4 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

Este proyecto tiene como objetivo la investigación del problema evidente al que se enfrenta Costa Rica en temas de infraestructura vial, adecuándonos a la ley 9329, constitución política, la ley 5060, ley 8114, entre otras, buscando con esto la viabilidad que existe en que se pueda otorgar a las municipalidades y concejos de distrito la posibilidad de intervenir las rutas nacionales y no solo las cantonales y distritales.

1.5 OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN

Los objetivos de una investigación para los autores Bwisa, (2008) y Tucker, (2004) citados por Sampieri, R; Mendoza, C (2018) “deben expresarse con claridad y ser concretos medibles, apropiados y realistas, es decir, susceptibles de alcanzarse” (p.42). Un objetivo es el fin o meta que se presenta alcanzar en un proyecto, además de indicar el propósito por el que se realiza una investigación.

1.5.1 Objetivo General

Analizar la viabilidad dentro del ordenamiento jurídico costarricense, para que las Municipalidades y Concejos de Distritos puedan intervenir una Ruta Nacional.

Es importante mencionar que este objetivo pretende reflejar y comprobar la necesidad que las Municipalidades y Concejos de Distrito puedan intervenir todo tipo de rutas.

1.5.2 Objetivos Específicos

- 1) Estudiar e investigar detalladamente las competencias del MOPT, Conavi, Cosevi y Municipalidades en asuntos de calles y caminos.
- 2) Investigar la eficacia de la Ley N°8114 y Ley N°9329.
- 3) Estudiar la propuesta que las Municipalidades puedan usar recursos libres provenientes de los impuestos de bienes inmuebles, patentes, permisos de construcción para la reparación de rutas nacionales.
- 4) Definir y analizar como regular de forma y proponer soluciones.

1.6 ALCANCES Y LIMITACIONES

1.6.1 Alcances

Este proyecto de investigación ejecutara un análisis sobre viabilidad existente para las municipalidades y distritos de concejos para la intervención de las rutas nacionales. Con el objeto de que se logre permitir a las municipalidades una intervención pronta alas carreteras cuando se tratare de caso de necesidad y urgencia de infraestructura vial nacional, y no solo la distrital y cantonal.

1.6.1 Limitaciones

En el momento en que se realiza un proyecto de investigación con relación al pronto cumplimiento de alguna normativa, es probable o casi certero la existencia en cuanto al

silencio positivo relacionado con directrices o normas creadas con contrariedad a las normas en cuestión.

- Falta de interés por parte de las Municipalidades. Concejos Municipales de Distritos para la erradicación del problema en cuestión
- Poco aporte de información por parte del Ministerio de Obras Públicas y Transportes en cuanto a transferencia de competencias.
- Limitación de respuesta de las instituciones que interesan en esta investigación.

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

La creación de este capítulo enumerado número dos, se basa meramente en el marco teórico lo cual nos ayuda a tener una mejor perspectiva desde el ámbito histórico en cuanto al proyecto a desarrollar mediante algunos elementos de información existente e importante, referente al tema en cuestión, estos elementos los cuales podrían ser de distintos tipos ya sean doctrinas, investigaciones, u otros tipos que puedan permitirnos acceder y a fundamentar de manera idónea este proyecto para poder crearle una estructura idónea al mismo.

Es por lo que, mediante este marco teórico, podemos ubicar no solo el problema en sí, sino también podernos adentrar en lo que son sus fortalezas y debilidades.

Cuando se crea un marco teórico, debemos comprender de acuerdo con lo establecido por Hernández Sampieri en el año 2015 en donde indica, que no es un resumen por lo contrario una investigación en la que profundamente se pueda establecer la importancia y la coherencia que ya se ha establecido en estudios anteriores, con respecto al tema en cuestión (Hernández, Fernández, Baptista, p. 66. 2015)

Este capítulo ayudara a encaminar las fases del proceso de investigación, es por lo que es tan importante, que esta fase se ejecute de manera idónea para que se logre finalizar el mismo satisfactoriamente.

2.1 CONTEXTO HISTÓRICO

La institucionalidad de la infraestructura vial nacional en el país, por medio de una política pública y un ordenamiento jurídico que respalda este aspecto, ha respondido a diferentes iniciativas y situaciones, que hacían necesario el mejoramiento de esta área de la Administración Pública, con el fin de atender las necesidades en materia de infraestructura vial de los costarricenses.

Según lo expresa Vásquez (2022), a pesar de la importancia de las redes de carreteras en el desarrollo económico del país, el país, las redes viales se encontraban en condiciones deplorables; esto hasta que se estable la reorientación de la política de infraestructura, del año 1998; antes de esto, sin embargo, si se dieron cambios y avances importantes en materia vial, pues los caminos se habían extendido y lograron mantener en buen estado por varios años; según se indica, para el año 1964 la red de carreteras abordaba 16060 kilómetros, para el año 1969 aumentó a 18742 kilómetros; posteriormente, en los años setenta existió una de las intervenciones estatales más grandes, denominada “Estado Empresario”, donde el estado tuvo gran participación, mediante empresas estatales que, en ese momento, conformaban la Corporación Costarricense de Desarrollo, en dicho período la red vial creció cerca de 10000 kilómetros. amparo del Estado de Bienestar, en 1964 era de 16060 kilómetros, en 1969 de 18742 kilómetros, en la década de los 70, época de mayor intervención estatal, con lo que se denominó Estado Empresario con alta intervención del estado mediante empresas estatales que conformaban la Corporación Costarricense de Desarrollo, la red general del país creció cerca de 10000 kilómetros; para el año 1998, la red general contaba con 37273,43 kilómetros, de los que 7426,43 kilómetros eran de la Red Vial Nacional.

Después de este período de crecimiento, comienza un estancamiento y declive en la calidad de las redes viales del país, lo que se evidenciaba, según estudios internacionales, donde se mostraba que el país no tenía un buen desarrollo de caminos y carreteras, además, de la creciente necesidad por mejorar la red vial y ampliar esta; dicha situación, fue la que propició que en el gobierno, correspondiente al período 1994-1998, se hicieran modificaciones a la infraestructura vial nacional, y se tomaran medidas y decretos, con el fin de generar un cambio positivo en torno a la construcción y mantenimiento de carreteras, y promover el desarrollo del país.

Al respecto, Vásquez (2017) afirma que, la política de infraestructura vial nacional, se ha visto inmersa en una compleja institucionalidad, en donde los planes, programas y proyectos relacionados con la obra vial nacional “se vean afectados, por una gama heterogénea y no siempre articulada reglamentación formal, pero ante todo por la también compleja participación de los diferentes actores, cada uno con sus recursos e intereses disimiles” (p. 101); situación que surgió en gran parte, a partir de la normativa que definió dicha política, durante la Administración de Figueres Olsen, en el período de 1994 a 1998.

La administración de Figueres Olsen se estaban presentando transformaciones importantes en la redefinición de lo público y lo privado, además, se enfrentaba a una serie de problemáticas de carácter público, relacionado a la deficiencia de la red vial nacional; ambos aspectos son relevantes, ya que el Estado rediseña la política pública de la infraestructura, por medio de la Ley N°7798 (Ley de Creación del Consejo Nacional de Vialidad), en la cual se le otorga mayor participación a lo privado en deterioro de lo público, esto bajo los postulados del Consejo de Washington y post- Consenso de Washington.

La nueva política indicaba que el Estado no sería quien diseñe y construya carreteras, sino que, dicha labor estaría en manos de empresas privadas, cuya contratación sería determinada por un concurso público, la cual sería cubierta con el fondo vial nacional, el cual dependía del impuesto único de combustibles. Tal y como lo indica Vásquez (2017), con este cambio, el papel del Ministerio de Obras Públicas y Transporte (MOPT), sería el de órgano rector, encargado de brindar directrices, para lo que se crea una nueva entidad de este ministerio, el Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI), que sería quien se encargaría de la contratación de las empresas privadas encargadas de las obras viales y la administración de los contratos realizados.

En relación con lo anterior, Loría y Martínez (2017), afirman que, en el país ha sido testigo de un descenso en los niveles de intervención pública, en la construcción y reparación de carreteras, además, de un marcado deterioro en la calidad de la red vial, lo que ha provocado que Costa Rica, se encuentre por debajo del nivel de otros países, lo que fue producido por estrecheces fiscales y deficiencias en la gestión de los proyectos, lo que habría provocado la alianza con el sector privado, en la búsqueda de mejorar los proyectos y la calidad de la infraestructura vial.

Por lo tanto, la nueva política, está conformado por un gran componente privado, pues en el consejo de administración establecido para la atención de la infraestructura vial nacional, se encontraban siete miembros representantes de este sector, específicamente, de la Unión Costarricense de Cámaras y Asociaciones de la Empresa Privada, Asociación de Carreteras y Caminos de Costa Rica.

Posteriormente, en lo correspondiente al período 1998 al 2014, la normativa correspondiente la infraestructura vial, tendría nuevos actores de la política pública de la

infraestructura vial; dentro de estos actores se incluyen al menos 3394 asociaciones de desarrollo comunal, 1620 asociaciones administradoras de Sistemas de Acueductos y Alcantarillados Sanitarios (ASADAS); 82 municipalidades; 46 cámaras empresariales representadas por Unión Costarricense de Cámaras y asociaciones de la empresa privada UCCAEP; más de 20 entes públicos (no incluye municipalidades ni tribunales); otras organizaciones no gubernamentales; todos los medios de comunicación; y más de 7 millones de personas, entre costarricenses, extranjeros residentes en el país y turistas (un promedio de 2 millones al año); es por este motivo que Vásquez (2017) afirma que:

La Ley de Creación del CONAVI, N°7798 no estableció, en el momento de la reorientación de la política públicas de infraestructura vial nacional, entonces la misma ocurre, dentro de las competencias de cada Actor y sus intereses, estos últimos no necesariamente son la infraestructura nacional, por lo que la política tiene un déficit institucional en este aspecto la coordinación. (p. 106)

Respecto a dicha normativa, establecida en el año 1998, Loría y Martínez (2017) consideran que, si bien es cierto se creó el Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI), como ente descentralizado responsable de la construcción y mantenimiento de la red vial nacional, dicha reforma no logró lo objetivos que planteaba, todo esto como resultado de la lenta aprobación y desembolso de empréstitos contratados para la ejecución de las obras

Además, en el mismo año se aprobó la Ley General de Concesión de Obras Públicas con Servicios Públicos, Ley N°7762, modificada en el año 2008, la cual permitía simplificar el proceso de concesiones, y posteriormente, se crea el Consejo Nacional de Concesiones (CNC), como ente descentralizado adscrito al MOPT como responsable de desarrollar y gestionar los proyectos de concesión de la obra Pública; además, para el año 2016, se

promulga el Decreto N°39965 (Contratos de Colaboración Público-Privada, que permitía proyectos APP mediante la vinculación de nuevos reglamentos a la legislación existente hasta ese momento.

Partiendo de lo expuesto, se puede observar que el tema de la infraestructura vial, ha sido un tema de preocupación para el Estado de Costa Rica, pues, siempre se han detectado deficiencias importantes en este aspecto, que ha afectado el desarrollo y satisfacción de la población, así como, el crecimiento y percepción internacional sobre el país, es por este motivo que se ha intentado establecer leyes, decretos, entidades e iniciativas, que permitan tener un mejor desarrollo y funcionamiento de la infraestructura vial; como una prioridad de todos los gobiernos, pero que han resultado ser ineficientes, y no han logrado cumplir con los objetivos que perseguían.

2.2 CONTEXTO TEÓRICO-CONCEPTUAL

Se define el marco conceptual de una investigación según Moreno (2017) como:

Marco conceptual en una investigación se entiende como un sistema de conceptos básicos, que constituye los fundamentos de los procesos epistemológicos que buscan plantear los problemas específicos del estudio, según la problemática planteada, en efecto a largo plazo, resolverlos mediante del desarrollo de las bases metodológicas, que generalmente lo complementan, proporcionando los métodos y procedimientos pertinentes. (p.1)

En el marco conceptual se desarrollan los principales términos que guían la investigación de manera que se complemente con el marco teórico y permita ubicar la

investigación dentro de un campo específico, es importante recalcar que el marco conceptual no es lo mismo que una lista de definiciones o glosario.

2.2.1 Infraestructura Vial

Vásquez (2022) considera que existe una relación directa entre infraestructura y el desarrollo económico y esto incide en la competitividad internacional, por lo que, la infraestructura vial puede ser considerada como un apoyo o un acompañante del desarrollo económico de un país, entonces, si esta es deficiente o de baja calidad, llegará a convertirse en un obstáculo para el desarrollo. Es por este motivo que, en la agenda de los Estados, dicho tema debe estar como prioridad, para la elaboración de propuestas, medidas, normativas y estrategias, que garanticen procesos y funcionamiento adecuados, de forma que se procuren redes viales, seguras, duraderas y que no represente un gasto innecesario del dinero de los costarricense. Al respecto, Vásquez (2022) afirma:

(...) un elemento central de la integración del sistema económico y territorial de un país, haciendo posible las transacciones dentro de un espacio geográfico/económico determinado, y con el exterior. En este sentido, tales redes constituyen un elemento vertebrador de la estructura económica de los países y de sus mercados, así como de los mecanismos concretos de articulación de las economías nacionales con la economía mundial. (p. 4)

Para Patiño (2016), los efectos de los proyectos de infraestructura vial son parte importante en la conformación y desarrollo de un país, y estos van a tener una incidencia directa en aspectos tales como la funcionalidad de las vías (capacidad y nivel de servicio), la

conectividad (vínculos y mercados), la accesibilidad (reducción de tiempos) y la movilidad (volumen de pasajeros y de carga); cuanto mejor sea la infraestructura vial, mejor serán las posibilidades de crecimiento y desarrollo, así como mejor competitividad internacional, lo que se traduce en mayor inversión extranjera, generación de empleos, aumento y mejoramiento de servicios.

Por su parte, Palacios (2018) afirma que “la ineficiencia de los servicios de infraestructura constituye un obstáculo de primer orden para la implementación eficaz de políticas de desarrollo y la obtención de tasas de crecimiento económico que superen los promedios internacionales” (p. 198); por lo tanto, la infraestructura vial debe ser uno de los aspectos más importantes de las políticas de desarrollo; ya que los países deben ampliar y modernizar su infraestructura vial, de acuerdo los estándares tecnológicos internacionales, además, de requerir de tener niveles altos de cobertura del territorio nacional, y satisfacer con eficacia las necesidades de la población. Al respecto, Palacios (2018) afirma que:

Asimismo, las redes de infraestructura también constituyen un elemento central de la integración del sistema económico y territorial de un país, y hacen posible las transacciones dentro de un espacio geográfico económico determinado y en el exterior. Por tal razón, tales redes constituyen un elemento vertebrador de la estructura económica de los países y de sus mercados, así como de los mecanismos concretos de articulación de las economías nacionales con la economía mundial. (p. 200)

Partiendo de lo anterior la infraestructura vial no solo tiene que ver con la construcción y mantenimiento de caminos y carreteras, para la comunicación entre diferentes regiones de un país, sino que incide directamente en el desarrollo económico de un país, y en

su posicionamiento a nivel internacional; lo que permite comprender porque en las agendas de los países, la infraestructura vial, debería ser una prioridad, sobre esto, también Palacios (2018) considera que existen dos canales por los que se puede establecer un vínculo entre el crecimiento y la infraestructura, dichos canales son: la expansión de la infraestructura vial como generador de aumentos en la capacidad productiva potencial de una economía y el incremento de la infraestructura vial como generador de cambios favorables en los precios relativos, pues produce condiciones para el funcionamiento de los mercados de manera eficiente.

2.2.2 Red Vial

En la actualidad la Red Vial Nacional, es aquella que se divide en:

Carreteras primarias: Son aquella red de trayectos troncales, que están enfocados en poder garantizar un tránsito adecuado a un gran volumen de vehículos, a larga distancia, son aquellas rutas numeradas del 1 al 99, con una distancia aproximada de 2.0227 kilómetros.

Carreteras secundarias: son aquellas que enlazan cabeceras cantonales de alta relevancia que no están intervenidas por carreteras primarias, sus rutas están numeradas de la 100 a la 299, con una distancia de 2.757 kilómetros.

Carreteras Tercerearías: Son aquellas rutas que su función se basa en compilar el tránsito para las carreteras primarias y secundarias, sus rutas se enumeran de la 300 a la 99, con una longitud de 3041 kilómetros aproximadamente.

Rutas de travesía: Es aquella conglomeración de carreteras públicas que cruzan toda un área urbana o de algunas secciones, se constituye por un total de 153 kilómetros aproximadamente.

Caminos Públicos: Es toda aquella vía que se encuentra fuera de los límites, que se ubica siempre en área nacional y de uso público, que tiene como fin el libre tránsito.

Caminos Vecinales: De acuerdo con el artículo N°3 de la ley 8114 de nuestro ordenamiento jurídico, se entiende por camino vecinal a aquel que se encuentre dentro de la red vial cantonal, que tiene como función la unión de poblados o caseríos entre sí, generando una conexión a rutas nacionales o lugares de interés Público, normalmente su flujo de tránsito es moderado y cortos, ya que permiten el traslado de los que se tratase en materia agropecuaria, turístico y además industrial.

Lo anterior analizando la ley 5060 y por medio de la misma se analizarán las posibilidades de que se trasladen al Ministerio de Obras Públicas y Transportes y conjuntamente a los Gobiernos Locales una mejor cuidado de las carreteras tanto primarias, secundarias, terciarias así como las rutas de travesía de la red vial, inicialmente de manera general, para posterior abarcar los instrumentos de la manera más específica, con los Reglamentos creados por las Municipalidades y Concejos Municipales de Distrito.

En este proyecto de investigación se indagará la viabilidad que existe sobre la intervención de las municipales y distritos de consejos con respecto a la reparación vial de las rutas nacionales.

En esta interpretación, es apropiado que se efectúen algunas atenciones de acuerdo con el régimen jurídico de los concejos Municipales de distrito, inicialmente se debe apegar

totalmente a la Constitución Política, para que de manera simultánea con la administración pública se de la división de distritos, establecido en el artículo 168 de nuestra constitución.

Es de suma importancia conocer la finalidad referente a este proyecto de investiga, el cual se base en que se transfieran a las entidades llámese Ministerio de Obras Públicas y Transportes, y gobiernos locales, la atención necesaria, plena y exclusiva, del tratamiento de las carreteras primarias, secundarias, terciarias, caminos, rutas de travesía, las cuales ya se encuentran reguladas en la ley N.º 5060.

A su vez, debemos conocer y manejar las definiciones que permiten que se efectúen las construcciones, el mantenimiento, la conservación, la reconstrucción, el mejoramiento y la obra nueva de los caminos públicos nacionales. Los cuales son los siguientes:

1. Reconstrucción: Es aquella reiteración total de la contextura del camino, inicialmente con la demolición ya sea en parte o en totalidad del pavimento de este.
2. Pares Viales: Son aquellas agrupaciones de dos vías, que, aunque se encuentran distantes entre sí, y con sentidos opuestos con respecto al tránsito de vehículos, que tienen como función permitir y agilizar el flujo vehicular de una determinada ruta de la red vial nacional.
3. Mantenimiento rutinario: Es aquella agrupación de actividades que buscan el mejoramiento de la red vial nacional, con acciones como reparaciones menores del pavimento, limpieza en cañerías y drenajes, demarcaciones constantes, entre muchas otras que se realiza cada cierto tiempo ya definido para poder preservar una condición favorable de las rutas.
4. Conservación Vial: Es aquel conjunto de actividades que tienen como finalidad la preservación, y la ejecución de estas, de forma continua para que las vías y los puentes se encuentren siempre en la mejor condición para los usuarios, esta conservación

incluye todas aquellas actividades que no estén dentro de la construcción de obras nuevas, ni aquellas que se requieran a causa de emergencias.

5. Mantenimiento periódico: Son aquellas acciones programadas para su realización con cierto tiempo de anticipación, esto para que se efectúe un cambio en la originalidad de los pavimentos, por medio de la creación de capas adicionales, así como tratamientos superficiales, o el conocido recarpeteado asfáltico, entre otros; esto sin afectar la estructura del pavimento ya existente.
6. Mejoramiento: Como su nombre lo indica son aquellas mejoras que ya sean en horizontal o vertical que se relacionan con el alineamiento, la pendiente longitudinal, o el ancho de los caminos, con el propósito de que las vías puedan mejorar e incrementar su capacidad, así como aumentar la calzada, la elevación de esta.
7. Rehabilitación: Es aquel arreglo selectivo y mejoramiento del pavimento, esto con anticipación a una demolición parcial del pavimento o puente existente, con el objeto de que se mantenga la consistencia vial y estructural.
8. Obras nuevas: Es aquella construcción de las vías nacionales, que estén tipificadas en la ley.

Con referencia a la competencia que se tiene para la atención de la red vial nacional, será competencia exclusiva del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, quien será el encargado de diseñar, financiar, administrar, ejecutar, programar y fiscalizar el cumplimiento de la conservación, el señalamiento, la demarcación, la construcción, el refuerzo de la red vial, así como su rehabilitación de acuerdo con el plan vial quinquenal.

En cuanto a la red vial Cantonal, su competencia será designada a los gobiernos locales, quienes de igual manera serán los encargados de ejecutar, diseñar, financiar, administrar,

ejecutar, programar y fiscalizar el cumplimiento de la conservación, la demarcación, la construcción, el señalamiento, el refuerzo de la red vial, así como su rehabilitación, igualmente ya con el plan quinquenal previamente establecido por la corporación municipal, en esta red vial se localizan las carreteras primarias las cuales son aquellas que se caracterizan por su gran volumen en cuanto a circulación y tránsito vehicular, así como las secundarias estratégicas que permiten la conexión entre los principales centros en el gran área metropolitana; y las carreteras terciarias cantonales, son las que recopiladoras del tránsito proveniente de las carreteras primarias, secundarias estratégicas, secundarias cantonales y a su vez forman un enlace entre las cabeceras cantonales.

Algunas delimitaciones que se presentan con respecto a las circunscripciones de los caminos públicos de la red vial cantonal, la clasificación de las rutas ya existentes, el cambio de ciertos aspectos en el inventario tendrá deberá ejecutarse por los gobiernos locales al Ministerio de Obras Públicas y Transportes para que se efectuó un registro actualizado constantemente.

Estas rutas existentes se dividen en: Red Vial Nacional Primaria, Red Vial Nacional Secundaria Estratégica, Red Vial Nacional Terciaria Estratégica

Red Vial Nacional Primaria

- Ruta 1, Extensión 290.7 kilómetros, ubicada en San José, Alajuela, Heredia, Guanacaste, Puntarenas
- Ruta 2, extensión 356.45 kilómetros, ubicada en San José, Cartago, Puntarenas
- Ruta 3, extensión 67.27 kilómetros, ubicada en San José, Alajuela, Heredia
- Ruta 4, extensión 256.46 kilómetros, ubicada en Alajuela, Heredia, Guanacaste, Limón

- Ruta 5, extensión 8.86 kilómetros, ubicada en San José, Heredia
- Ruta 6, extensión 59.11 kilómetros, ubicada en Alajuela, Guanacaste
- Ruta 10, extensión 90.40 kilómetros, ubicada en Cartago, Limón
- Ruta 14, extensión 25.77 kilómetros, ubicada en Puntarenas
- Ruta 16, extensión 16.71 kilómetros, ubicada en Puntarenas
- Ruta 18, extensión 49.25 kilómetros, ubicada en Guanacaste
- Ruta 21, extensión 145.54 kilómetros, ubicada en Guanacaste, Puntarenas
- Ruta 22, extensión 4.35 kilómetros, ubicada en San José
- Ruta 23, extensión 12.66 kilómetros, ubicada en Puntarenas
- Ruta 27, extensión 76.75 kilómetros, ubicada en San José, Alajuela, Puntarenas
- Ruta 32, extensión 156.85 kilómetros, ubicada en San José, Heredia, Limón
- Ruta 34, extensión 210.67 kilómetros, ubicada en Alajuela, Puntarenas
- Ruta 35, extensión 92.38 kilómetros, ubicada en Alajuela
- Ruta 36, extensión 92.80 kilómetros, ubicada en Limón
- Ruta 39, extensión 14.91 kilómetros, ubicada en San José

Red Vial Nacional Secundaria Estratégica

- Ruta 107, extensión 22.14 kilómetros, ubicada en Alajuela
- Ruta 118, extensión 29.10 kilómetros, ubicada en Heredia
- Ruta 126, extensión 73.51 kilómetros, ubicada en Alajuela, Heredia
- Ruta 131, extensión 20.12 kilómetros, ubicada en Alajuela, Puntarenas
- Ruta 132, extensión 10.16 kilómetros, ubicada en Puntarenas
- Ruta 141, extensión 88.59 kilómetros, ubicada en Alajuela
- Ruta 142, extensión 105.68 kilómetros, ubicada en Alajuela, Guanacaste

- Ruta 146, extensión 15.00 kilómetros, ubicada en Alajuela
- Ruta 147, extensión 5.18 kilómetros, ubicada en Alajuela y San José
- Ruta 150, extensión 61.95 kilómetros, ubicada en Guanacaste
- Ruta 151, extensión 14.64 kilómetros, ubicada en Guanacaste
- Ruta 152, extensión 18.52 kilómetros, ubicada en Guanacaste
- Ruta 155, extensión 32.77 kilómetros, ubicada en Guanacaste
- Ruta 159, extensión 10.91 kilómetros, ubicada en Guanacaste
- Ruta 160, extensión 229.04 kilómetros, ubicada en Guanacaste, Puntarenas
- Ruta 164, extensión 65.95 kilómetros, ubicada en Alajuela, Guanacaste
- Ruta 175, extensión 2.29 kilómetros, ubicada en San José
- Ruta 180, extensión 11.11 kilómetros, ubicada en Guanacaste
- Ruta 209, extensión 46.90 kilómetros, ubicada en San José
- Ruta 215, extensión 7.94 kilómetros, ubicada en San José
- Ruta 218, extensión 32.78 kilómetros, ubicada en San José, Cartago
- Ruta 219, extensión 32.74 kilómetros, ubicada en Cartago
- Ruta 222, extensión 26.90 kilómetros, ubicada en San José, Cartago
- Ruta 224, extensión 31.58 kilómetros, ubicada en Cartago
- Ruta 226, extensión 40.75 kilómetros, ubicada en San José
- Ruta 230, extensión 39.58 kilómetros, ubicada en Cartago
- Ruta 237, extensión 78.98 kilómetros, ubicada en Puntarenas
- Ruta 238, extensión 50.99 kilómetros, ubicada en Puntarenas
- Ruta 239, extensión 87.51 kilómetros, ubicada en San José, Puntarenas
- Ruta 240, extensión 10.50 kilómetros, ubicada en Limón

- Ruta 243, extensión 33.43 kilómetros, ubicada en San José, Puntarenas
- Ruta 245, extensión 117.72 kilómetros, ubicada en Puntarenas
- Ruta 247, extensión 67.94 kilómetros, ubicada en Limón
- Ruta 248, extensión 39.88 kilómetros, ubicada en Limón
- Ruta 249, extensión 46.65 kilómetros, ubicada en Limón
- Ruta 250, extensión 62.48 kilómetros, ubicada en Alajuela
- Ruta 252, extensión 1.57 kilómetros, ubicada en San José
- Ruta 253, extensión 19.66 kilómetros, ubicada en Guanacaste
- Ruta 254, extensión 8.38 kilómetros, ubicada en Guanacaste
- Ruta 256, extensión 18.38 kilómetros, ubicada en Limón
- Ruta 257, extensión 1.94 kilómetros, ubicada en Limón

Red Vial Nacional Terciaria Estratégica

- Ruta 507, extensión 63.95 kilómetros, ubicada en Heredia
- Ruta 602, extensión 13.09 kilómetros, ubicada en Guanacaste, Puntarenas
- Ruta 603, extensión 10.16 kilómetros, ubicada en Puntarenas
- Ruta 611, extensión 18.99 kilómetros, ubicada en Puntarenas
- Ruta 613, extensión 30.87 kilómetros, ubicada en Puntarenas
- Ruta 618, extensión 6.35 kilómetros, ubicada en Puntarenas
- Ruta 621, extensión 4.17 kilómetros, ubicada en Puntarenas
- Ruta 624, extensión 6.60 kilómetros, ubicada en Puntarenas
- Ruta 728, extensión 15.12 kilómetros, ubicada en Alajuela
- Ruta 804, extensión 17.30 kilómetros, ubicada en Limón
- Ruta 806, extensión 36.84 kilómetros, ubicada en Limón

- Ruta 807, extensión 3.18 kilómetros, ubicada en Limón
- Ruta 809, extensión 6.11 kilómetros, ubicada en Limón
- Ruta 811, extensión 19.29 kilómetros, ubicada en Limón
- Ruta 813, extensión 12.53 kilómetros, ubicada en Limón
- Ruta 911, extensión 21.71 kilómetros, ubicada en Guanacaste
- Ruta 913, extensión 7.49 kilómetros, ubicada en Guanacaste
- Ruta 914, extensión 12.38 kilómetros, ubicada en Guanacaste
- Ruta 922, extensión 20.08 kilómetros, ubicada en Guanacaste
- Ruta 927, extensión 22.21 kilómetros, ubicada en Guanacaste
- Ruta 928, extensión 8.02 kilómetros, ubicada en Guanacaste
- Ruta 933, extensión 9.57 kilómetros, ubicada en Guanacaste
- Ruta 937, extensión 8.76 kilómetros, ubicada en Guanacaste
- Ruta 939, extensión 6.65 kilómetros, ubicada en Guanacaste

2.2.3 Responsabilidad Administrativa en la Infraestructura Vial Costarricense

Viquez y Orozco (2020) consideran que la organización y función administrativa de cualquier órgano o funcionario público, debe estar orientada a garantizar la obtención de objetivos y metas propuestas, las cuales han sido establecidos por un ordenamiento jurídico; y en el caso de la infraestructura pública no es una excepción, especialmente al representar acciones que requieren de tareas como la elaboración de los proyectos, obtención de

permisos, presupuesto, procedimientos legales, contrataciones, construcción, inspecciones, por nombrar algunas. Al respecto los autores afirman que:

Los funcionarios públicos en quienes recae la responsabilidad de ejecutar todas estas tareas se encuentran inmersos dentro de la organización gubernamental, típicamente encabezada por una administración que inicia generalmente con una distribución de los poderes y que identifica sectores que considera estratégicos para poder cumplir con su contrato social asignándoles una rectoría. (...) los encargados de las instituciones recurren a sus leyes constitutivas, reglamentos, manuales, así como cualquier otra legislación vinculante con su actividad principal. La celeridad en la ejecución de estas obras depende en gran medida de la forma en que se organice la administración pública. (p. 214)

En el caso específico de la infraestructura vial, se considera un servicio público, el cual, según Mejías y Zamora (2019), tendría como características: que se trata de una actividad de prestación, debe ser ejecutado directa o indirectamente por la Administración, y responde a una necesidad colectiva, por lo tanto, este servicio será competencia directamente de la Administración Pública, y a las entidades a quienes se ha delegado funciones para la infraestructura vial, es decir, el Ministerio de Obras Públicas y Transporte (MOPT) y el Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI), quienes cumplen funciones de administrar la construcción, mantenimiento, desarrollo y fiscalización.

2.2.4 Municipalidades

Las municipalidades nacen por la obligación que presenta la Unión Nacional de Gobiernos Locales, ante la necesidad del Régimen Municipal Costarricense de contar con

una organización superior que pudiera representar y velar por sus intereses, con la capacidad de canalizar diferentes esfuerzos y luchas por el mejoramiento y la modernización municipal. Es en el año 1940, que se celebró el I Congreso Nacional de Municipalidades y se creó la Asociación Municipal de Costa Rica, en donde se establecieron los primeros pasos para crear esta organización. (Unión Nacional de Gobiernos Locales, 2020)

Posteriormente, en la celebración del II Congreso Nacional de Municipalidades, en 1957, se dio la aprobación de lineamientos para la promulgación del Código Municipal de 1970; a lo que procedió la creación de las ligas municipalidades regionales y provinciales. Para el IV Congreso Nacional de Municipalidades, celebrado en 1976, se aprueban importantes ponencias, como la propuesta para conformar una institución que aglutine a los municipios del país. Es entonces cuando, el 28 de agosto de 1977, se celebró la Asamblea Constitutiva donde se originó la Unión Nacional de Gobiernos Locales, y con esta se aprobaron los Estatutos que rigen a la UNGL, así como la integración del primer Consejo Directivo.

Según los antecedentes presentados por La Unión Nacional de Gobiernos Locales (2020), esta institución fue creada como una entidad de derecho público, representativa de carácter nacional, con personería jurídica otorgada por la Ley N° 5119, del 20 de noviembre de 1972, con plena capacidad para ejercer derechos y contraer obligaciones de acuerdo con la legislación vigente; con patrimonio propio y libre administración de sus bienes e integrada por las Municipalidades y Federaciones de Municipalidades de Costa Rica.

A través de la historia, de dicha institución como representante del Régimen Municipal Costarricense, esta se ha sido regida bajo los lineamientos dados por las autoridades municipales representadas en juntas directivas, y son los directores ejecutivos los

que han guiado a la institución desde el año 1977. Hasta la fecha, la UNGL, ha trabajado por la construcción colectiva de un pensamiento municipal, basado en la sensibilización de todos los actores sociales y políticos en torno al tema de lo local.

En base a la historia las municipalidades, estas representan el gobierno local de cada cantón, y su organización administrativa básica se encuentra integrada por el Concejo Municipal, el alcalde y las dependencias a cargo de servicios y de apoyo administrativo.

Las municipalidades son entidades públicas descentralizadas por territorio, cuya jurisdicción territorial de la municipalidad es el cantón; en dicho caso la población cabecera del cantón es la sede del Gobierno Municipal y recibe el título de ciudad. Partiendo de lo anterior, es posible entender al municipio como un conjunto de vecinos que residen en un mismo cantón, y en dicho caso, la municipalidad sería la persona jurídica estatal que gobierna y administra los intereses y servicios cantonales, por lo que se puede comprender que, el munícipe es quien se encuentra legitimado para participar en el régimen local; y el cual debe cumplir con el requisito de ser de nacionalidad costarricense, lo que le otorga patrimonio propio, personalidad y capacidad jurídica para ejecutar actos que le corresponden a la función de autonomía política y administrativa. Un aspecto importante, es que la municipalidad va a ejercer su competencia, exclusivamente dentro de su territorio, y su sede se ubicará en el distrito de cabecera del cantón. (Municipalidad de Cartago, 2020)

Posteriormente se entrara en materia municipal y de acuerdo al código municipal Costarricense 7794, y en su artículo 2 donde se establece a la municipalidad como aquella persona jurídica estatal con patrimonio propio y personalidad, y capacidad jurídica plena para ejecutar actos y contratos necesarios para el cumplimiento de sus fines, por lo que para el cumplimiento de sus fines se requieren presupuestos municipales; se establece que las

municipalidades contarán con un presupuesto del 1° de enero hasta el 31 de diciembre de todos los años, este presupuesto debe contener todos los ingresos así como los egresos probables, quedando claro que los egresos nunca pueden superar los ingresos, para esto se utiliza la técnica presupuestaria que recomienda la Contraloría General de la República.

Este presupuesto municipal tendrá que cumplir con el Plan Anual Operativo es decir debe haber una colocación de manera igualitaria en los recursos. No se podrá emplear más de un cuarenta por ciento para los gastos administrativos.

Al inicio del mes siete es decir Julio, el consejo de distrito tiene que mostrar una enumeración detallada de todo lo que necesitan que se financie, incluidos los gastos que se requieren; así como sus prioridades, esto acoplándose a las necesidades existentes y a las necesidades del pueblo; y siempre dentro del principio de igualdad de géneros.

También el alcalde municipal tiene que mostrar ante el Consejo, los 30 de agosto de manera anual este presupuesto municipal ordinario. Cuando se tratare de presupuestos extraordinarios o modificaciones externas es necesario que se presente con tres días antes para que sean autorizados.

Los presupuestos municipales ordinarios tienen que ser aprobados anualmente en setiembre, en sesiones que tengan este fin, estos presupuestos, así como los extraordinarios tienen que aprobarse por la Contraloría General de la República. Tanto los presupuestos municipales ordinarios como los extraordinarios poseen un término improrrogable. Estos presupuestos al ser emitidos a la Contraloría General de la República tendrán que emitir también las actas de las sesiones en donde se aprobaron los mismos. Deberá contener el pan

operativo anual, también su plan de desarrollo municipal, una constancia de tesorería municipal; también tendrá que ir firmado por el secretario y refrendada por el alcalde actual.

En caso de que no se presente el presupuesto municipal ordinario en el tiempo establecido a la Contraloría, empezara a adecuarse el del año anterior, exceptuando los egresos, sin omitir la determinación de las obligaciones penales, civiles y administrativas que este ocasione. En este caso el Consejo municipal es necesario que conozca de antemano los presupuestos extraordinarios.

Cuando ya se aprueba el presupuesto municipal ordinario, la Contraloría General de la República, enviara este presupuesto a la secretaria municipal; con copia al alcalde municipal, a los regidores propietarios, al auditor; para su resguardo. Los presupuestos municipales ordinarios prohíben la modificación en cuanto a incrementos salariales o implementación de plazas.

En cuanto a los gastos, los gastos fijos ordinarios deben costearse con ingresos del gobierno local, los ingresos extraordinarios únicamente se conseguirán por medio de presupuestos extraordinarios acordados en las sesiones.

El ente encargado de aprobar o improbar los presupuestos municipales es la Contraloría General de la República que tiene un lapso de un mes improbarla, y su aprobación deberá ser parcial o total. El alcalde municipal tiene como deber diario enviar al contador municipal los pagos que el realice en donde se indique el número de orden, montos, destinatario y subpartida.

Todos los 31 de diciembre tiene el alcalde municipal que presentar al Consejo municipal el saldo presupuestario, esto para que la Contraloría General de la República la

fiscalice. El superávit de los presupuestos se destinará a la coadyuvancia del déficit presupuestario inicialmente, posterior se procederá a la atención de deberes ordinarios, Si este superávit es de los presupuestos extraordinarios se destinarán al cumplimiento específico solicitado. Los presupuestos son aquel instrumento que permite que los gobiernos locales cumplan con sus fines, existen dos tipos de presupuestos; presupuestos ordinarios y presupuestos extraordinarios; los primeros son los presupuestos anuales que tienen cada consejo de gobierno, en donde la administración municipal deberá presentarlo al consejo municipal entre los meses de julio y agosto, para que este último pueda verificarlo y posteriormente antes del 30 de setiembre sea enviado a la Contraloría general de la república, en donde la Contraloría cuenta con un mes para poder definir si se aprueba, imprueba o aprueba parcialmente este presupuestos, entendemos aprobar como la admisión del presupuesto presentado, la no aprobación como la negación de este presupuesto, y la aprobación parcialmente es donde se aprueban algunos componentes y otros no.

2.2.4.1 Funciones de las Municipalidades

Las municipalidades tienen la responsabilidad de administrar y suministrar los servicios básicos requeridos por la población, para una vida normal, garantizar el desarrollo y posibilidades de realización a esta; entre estas competencias se incluye el servicio de agua potable, alcantarillado sanitario y pluvial, recolección y tratamiento de basura, limpieza y mantenimiento de vías y caminos vecinales y la administración del desarrollo y ordenamiento urbano.

En cuanto al financiamiento de sus actividades, de toda municipalidad, este se realiza mediante el cobro de tarifas, por los servicios brindados, y por lo aportado por tasas e impuestos (patentes, bienes inmuebles, u otros); además, recibe ingresos por alquileres, o

ingresos extraordinarios como partidas y transferencias de gobierno. De los ingresos recibido, solamente algunos están destinados a usos determinados en la ley de creación de las municipales, y por dicho motivo no pueden ser destinados a otro fin.

Estas atribuciones son inherentes a la autonomía municipal, que le confiere la Constitución Política en su artículo 13, en que se indica la posibilidad que tiene de autogobernarse y autodeterminarse; sin embargo, esta bajo la tutela del Estado y está obligado a rendir cuentas de las gestiones que realiza a la Contraloría General de la República.

Según el artículo 4, del Código Municipal, toda municipalidad podrá cumplir con sus funciones, tomando en consideración las siguientes acciones:

- a) Dictar los reglamentos autónomos de organización y de servicio, así como cualquier otra disposición que autorice el ordenamiento jurídico.
- b) Acortar sus presupuestos y ejecutarlos.
- c) Administrar y prestar los servicios públicos municipales.
- d) Aprobar las tasas, los precios y las contribuciones municipales y proponer los proyectos de tarifas e impuestos municipales.
- e) Percibir y administrar, en su carácter de administración tributaria, los tributos y demás ingresos municipales.
- f) Concertar con personas o entidades nacionales o extranjeras, pactos, convenios o contratos necesarios para el cumplimiento de sus funciones.
- g) Convocar al municipio a consultas populares, para los fines establecidos en esta ley y su reglamento.

2.2.4.2 La Contraloría General de la República y las Municipalidades

La Contraloría General de la República es un ente fiscalizador adscrito a la Asamblea legislativa en cuanto a la inspección del manejo y uso adecuado de los fondos públicos, un ente que ejecuta la fiscalización del país, tiene como función ayudar a la Hacienda Pública, teniendo siempre absoluta independencia en cuanto a sus labores, únicamente obedece a la Constitución política y a la ley, tiene función fiscalizadora que busca el cumplimiento y el uso de los fondos de manera adecuada, en cuanto a hacienda pública es aquella establecida y formada por los fondos públicos costarricenses.

La Contraloría general de la república es aquella encargada de aprobar los presupuestos de empresas públicas, de instituciones autónomas, y de fondos públicos administrados por privados, su competencia se ejercerá en los entes que forman la Hacienda Pública, la Contraloría General de la República está formada por un contralor y un subcontralor los cuales se comprometen a la Asamblea Legislativa en cuanto al cumplimiento de las funciones otorgadas, estos pueden ser reelectos indefinidamente, son escogidos dos años posteriores a la elección presidencial y tienen ese cargo durante ocho años, al no cumplir con las funciones estos pueden ser retirados mediante votación, y aceptación de no menos de sus dos tercias partes de la totalidad de sus miembros.

Es de suma importancia la función principal de la Contraloría General de la República ya que da la aprobación a las instituciones de gobiernos, pero a su vez aprueba municipales, instituciones autónomas, empresas públicas, sin embargo, no aprueba presupuestos del Tribunal supremo de Elecciones, Poder Judicial, Ministerios. Además, la Contraloría General

de la Republica es la encargada de sancionar al momento de cometerse un uso inadecuado con el dinero o bienes pertenecientes al estado.

Existen modificaciones presupuestarias las cuales son aquellos cambios que se hacen en los presupuestos municipales ya aprobados es decir durante su realización o cumplimiento, según el reglamento de presupuestos extraordinarios y modificaciones a los presupuestos de las municipalidades y otras entidades de carácter municipal que se encuentran sujetas a la aprobación presupuestaria de la contraloría general de república, se puede decir que las modificaciones presupuestaria es toda aquella variación que se haga en los egresos presupuestarios y que tengan por objeto aumentar o disminuir los diferentes conceptos de gastos corrientes y de capital, sin embargo para poder efectuar modificaciones presupuestarias se deberá tener presente las restricciones de la ley y la establecidas en este reglamento.

Los mecanismos para realizar los ajustes al presupuesto ordinario y extraordinario son los legales y técnicos, siempre bajo la vigilancia de la Contraloría General de la República, así mismo estas variaciones que se realicen como consecuencia de factores que no fueron previstos en realización de presupuesto podrán ser ajustadas, siempre bajo la vigilancia y fiscalización de la Contraloría General de la Republica.

La Contraloría General de la República no puede sustituir el presupuesto municipal; lo que sí puede es aprobarlo o improbarlo, tampoco se le puede atribuir potestades de sentar responsabilidades civiles o disciplinarias de los empleados municipales o de ordenar sanciones. Las municipalidades están sujetas a los reglamentos de la Contraloría General de la República en el campo de lo que se conoce como autónomos y de servicio. Los reglamentos para el uso de vehículos municipales quedan excluidos.

En cuanto al concepto mismo de lo que la Sala Constitucional ha dicho sobre la autonomía municipal, se desglosan dos tipos de definición: gramatical y jurídica. Gramaticalmente, se piensa como la potestad que, dentro del Estado, pueden gozar municipios, provincias, regiones u otras 132 entidades de él, para regir intereses peculiares de su vida interior, mediante normas y órganos de gobierno propios. Por otro lado, jurídicamente, esta autonomía debe ser entendida como la capacidad que tienen las municipalidades de decidir libremente, y bajo su propia responsabilidad, todo lo referente a la organización de determinada localidad.

Por otro lado, la autonomía política es una posición jurídica que se expresa en la potestad de conducir una línea política propia, entendida como posibilidad, en orden a una determinada esfera de intereses y competencias, de establecer una línea propia de acción o un programa propio, con poderes propios y propia responsabilidad acerca de la oportunidad y la utilidad de sus actos.

El dictamen N°416, del año 2006, expone que la Autonomía normativa indica que las municipalidades tienen la potestad de dictar su propio ordenamiento, sobre las materias que le competen, potestad que en el país se refiere a potestad reglamentaria que regula, internamente, la organización de la corporación y los servicios que presta (reglamentos autónomos de organización y servicios). Asimismo, en torno a la Autonomía tributaria, es vista como la potestad impositiva; considerada una iniciativa para la creación, modificación, extinción o exención de los tributos municipales que corresponde a estos entes territoriales.

La Autonomía administrativa, por su parte, es aquella que implica, no sólo la auto normación, sino también la autoadministración; y, la libertad, frente al Estado, para la adopción de las decisiones fundamentales del ente territorial. (Dictamen 416, 2006)

Las municipalidades pueden gestionar y promover intereses y servicios locales, siendo esta gestión municipal autónoma; esto quiere decir, que los entes municipales tienen la libertad frente a los demás entes del Estado para la adopción de sus decisiones fundamentales; además poseen la capacidad de fijar sus políticas de acción y de inversión en forma independiente y más específicamente frente al Poder Ejecutivo y del partido gobernante.

Tienen la capacidad de fijación de planes y programas del gobierno local, por lo que ello va unido a la potestad de la municipalidad para dictar su propio presupuesto, expresión de las políticas previamente definidas por el Concejo Municipal, capacidad que, a su vez, es política. El rasgo típico de la autonomía municipal reside en el hecho de que el órgano fundamental del ente territorial es el pueblo, como cuerpo electoral y de que del pueblo deriva su orientación política administrativa, no del Estado, sino de la propia comunidad (Dictamen 006, 2019); esto indica que, de la mayoría electoral de esa colectividad, con la consecuencia de que tal orientación política puede divergir de la del Gobierno de la república y aún contrariarla.

En el presente Reglamento en los artículos 4 y 5 indica lo siguiente respecto a las disposiciones generales y específicas de ley con respecto a las modificaciones presupuestarias

Artículo 4: Disposiciones generales relativas a los presupuestos extraordinarios y las modificaciones.

4.1. Los proyectos de presupuestos extraordinarios y modificaciones se formularán respetando tanto la estructura presupuestaria de ingresos y gastos como el respectivo nivel de aprobación establecido por la Contraloría General.

4.2. Los traslados de asignaciones presupuestarias, entre programas, así como el rebajo y aumento del contenido en éstos, se deberán vincular con los objetivos y metas establecidos para el programa. Consecuentemente, todo documento presupuestario debe acompañarse del ajuste al respectivo plan operativo anual. En los casos en que los movimientos propuestos no implican afectaciones al plan, la Administración deberá especificar las razones por las cuales éste no se modifica.

4.3. El proyecto de presupuesto extraordinario o modificación presupuestaria lo presentará el funcionario administrativo de mayor rango (alcalde o quien corresponda) a la aprobación de la máxima autoridad de la entidad (órgano colegiado), y deberá quedar transcrito íntegramente en el acta correspondiente.

4.4. En la aprobación de los citados documentos presupuestarios, el Concejo Municipal deberá cumplir con lo establecido en el Código Municipal sobre el particular. En el caso de los órganos colegiados de las federaciones, ligas y uniones de municipalidades esa aprobación se regulará por lo dispuesto en sus respectivos estatutos y, supletoriamente, en el Código Municipal para lo que éstos no regulen.

4.5. La Contraloría General improbará los presupuestos extraordinarios o modificaciones que no cumplan con todos los requisitos legales, técnicos y formales indispensables que deben observar, sin perjuicio de las sanciones que señala el Capítulo V de la Ley Orgánica de la Contraloría General y lo dispuesto en materia de responsabilidades por la Ley de Administración Financiera de la República y Presupuestos Públicos, N.º 8131.

4.6. Los asuntos improbados se podrán someter nuevamente a estudio de la Contraloría General en un nuevo presupuesto extraordinario o modificación, siempre y cuando se hayan

subsanao las causas que originaron la improbación y cumpla con la demás normativa aplicable.

4.7. Los presupuestos extraordinarios y las modificaciones que requieren trámite de aprobación por parte del Órgano Contralor deberán presentarse en documentos separados. En cada caso se deben remitir dos ejemplares del documento (original y copia legible), debidamente foliados y engrapados u otra forma para fijar las páginas que componen el documento.

4.8. La Contraloría General recibirá para trámite de aprobación los presupuestos extraordinarios y las modificaciones presupuestarias externas, únicamente los lunes, martes y miércoles, en el período comprendido entre el primer día hábil de enero y el último día hábil del mes de setiembre. En este último mes se recibirá sólo un documento (presupuesto extraordinario o modificación externa).

4.9. La Contraloría General recibirá para trámite de aprobación hasta un máximo de cinco documentos, entre presupuestos extraordinarios y modificaciones presupuestarias externas.

Artículo 5: Disposiciones específicas sobre modificaciones presupuestarias externas e internas.

5.1. Se deberán remitir a la Contraloría General de la República, para trámite de aprobación, las modificaciones que:

5.1.1. Incorporen recursos para ajustes salariales que modifiquen la relación de puestos de sueldos para cargos fijos, jornales fijos y servicios especiales, tales como incrementos salariales, creación o eliminación de plazas, incorporación de nuevos

beneficios, cambios en la metodología de cálculo de los ya existentes y cambios en la base legal.

5.1.2. Incorporen nuevas partidas o subpartidas de egresos, según corresponda.

5.1.3. Incorporen nuevos servicios en el Programa II Servicios Comunales.

5.1.4. Incorporen o se eliminen proyectos u obras, en los programas III Inversiones y IV Partidas Específicas.

5.1.5. Afecten transferencias corrientes y de capital por aportes o subvenciones a entidades públicas o privadas o personas físicas, así como los aportes en especie. Se exceptúa de lo anterior los ajustes en la subpartida de incapacidades.

5.1.6. Utilicen como recursos rebajos en la partida Asignaciones Globales.

5.2. La aplicación de los fondos que por ley tienen una finalidad específica, sólo podrán modificarse para cubrir gastos dentro del destino que señala la ley.

5.3. No podrán rebajarse los montos asignados para hacer frente a compromisos legales o contractuales, en el tanto ellos no se hayan atendidos, salvo situaciones debidamente justificadas de conformidad con el bloque de legalidad.

5.4. Los fondos sin asignación presupuestaria podrán tomarse como recursos para una modificación presupuestaria externa, si la recaudación total de los ingresos al momento de realizar la modificación respalda la estimación aprobada.

5.5. Las modificaciones presupuestarias podrán efectuarse siempre y cuando los programas, servicios, proyectos, obras, partidas o subpartidas que se rebajen, tengan el contenido presupuestario necesario y no podrán utilizarse esos recursos para cubrir gastos ejecutados.

5.6. El empleo de las modificaciones presupuestarias deberá obedecer a una adecuada planificación y uso racional en cuanto al número y su apropiada distribución en el tiempo. En ese sentido, deberán observarse los principios presupuestarios relacionados, previstos en el artículo 5° de la Ley de Administración Financiera de la República y Presupuestos Públicos y la norma 502 del "Manual de normas técnicas sobre presupuesto".

5.7. Como parte del componente de información del sistema de control interno que establezca la Administración para el adecuado manejo de los fondos públicos, la documentación relativa a las modificaciones presupuestarias internas deberá estar disponible para el ejercicio de las funciones de fiscalización y control sobre el manejo de los fondos públicos.

De acuerdo con el incumplimiento del Reglamento sobre presupuestos extraordinarios y modificaciones a los presupuestos de las municipalidades y otras entidades de carácter municipal que se encuentren sujetas a la aprobación presupuestaria de la Contraloría General de la República; dará lugar a las sanciones previstas en el artículo 6: Sanciones; El incumplimiento del presente Reglamento dará lugar a las sanciones previstas en la normativa vigente, especialmente lo establecido en la Ley Orgánica de la Contraloría General de la República, de conformidad con lo dispuesto en sus artículos 12 y 69, en el Código Municipal en sus artículos 103, 110 y 150 al 152, lo establecido al respecto por la Ley de Administración Financiera de la República y Presupuestos Públicos, N.º 8131 y la Ley Contra la Corrupción y el Enriquecimiento Ilícito en la Función Pública, N.º 8422.

Es por esto y por lo que de conformidad según lo dispuesto en el Código Municipal artículos;

Artículo 103: En la primera semana de julio, los concejos de distrito deberán presentar una lista de sus programas, requerimientos de financiamiento y prioridades, basados en el Plan de Desarrollo Municipal y considerando las necesidades diferenciadas de hombres y mujeres. De conformidad con las necesidades de la población, el concejo incluirá en el presupuesto municipal, los gastos correspondientes, siguiendo el principio de igualdad y equidad entre los géneros.

En donde es de aclaración la fecha en la cual se deben emitir los programas, prioridades, financiamiento y requerimientos, apegados al Plan de Desarrollo Municipal

Artículo 110: Los gastos fijos ordinarios solo podrán financiarse con ingresos ordinarios de la municipalidad.

Los gastos que tengan las municipalidades únicamente serán financiados por medio de los ingresos ordinarios de la misma. Los ingresos extraordinarios solo podrán obtenerse mediante presupuestos extraordinarios, que podrán destinarse a reforzar programas vigentes o nuevos. Estos presupuestos podrán acordarse en sesiones ordinarias o extraordinarias.

Sin embargo, los ingresos extraordinarios, se deben obtener única y exclusivamente por medio de presupuestos extraordinarios con un fin específico, el cual se ordenarán en las sesiones ya sean ordinarias o extraordinarias.

Artículo 150: Cuando el resultado de la evaluación y calificación de servicios anual del servidor sea Regular dos veces consecutivas el hecho, se considerará falta grave.

Artículo 151: Créase el Sistema Nacional de Capacitación Municipal, para el diseño y la ejecución del proceso de capacitación municipal, integrado, sistemático, continuo y de alta calidad.

Los propósitos generales son:

- a) Contribuir a modernizar las instituciones municipales en consonancia con el cumplimiento de su misión.
- b) Integrar y coordinar los recursos y la experiencia existentes en el campo de la capacitación municipal.
- c) Contribuir al fortalecimiento de la democracia costarricense, propiciando la capacitación para una adecuada y mayor participación ciudadana.
- d) Propiciar la congruencia entre la oferta y la demanda de la capacitación municipal.
- e) Propiciar la participación igualitaria y equitativa de mujeres y hombres, en los procesos de capacitación municipal, e incluir en ésta temas nacionales de interés comunitarios con enfoque de género. La capacitación municipal es uno de los principales procesos que contribuyen al desarrollo organizacional de las municipalidades.

Este tipo de procesos busca al mejoramiento del desarrollo de las municipalidades por medio de sus propósitos generales en donde buscan una mejoría notoria en estos entes.

Artículo 152: La conducción del Sistema nacional de capacitación municipal estará a cargo del Concejo Nacional de Capacitación Municipal, conformado por los siguientes miembros:

- a) Dos representantes de la Unión Nacional de Gobiernos Locales, uno los cuales será el presidente.
- b) Un representante de la Universidad de Costa Rica.

c) Un representante de la Universidad Estatal a Distancia.

d) Un representante del Poder Ejecutivo.

Este Concejo funcionará según lo dispuesto en los artículos 49 y siguientes de la Ley General de la Administración Pública;

Artículo 49: 1. Cada órgano colegiado tendrá un presidente nombrado en la forma prescrita por la ley respectiva o en su defecto por lo aquí dispuesto.

2. Salvo norma contraria, el presidente será nombrado de entre los miembros del órgano colegiado, por la mayoría absoluta de ellos y durará en su cargo un año, pudiendo ser reelecto.

3. El presidente tendrá las siguientes facultades y atribuciones:

a) Presidir, con todas las facultades necesarias para ello, las reuniones del órgano, las que podrá suspender en cualquier momento por causa justificada;

b) Velar porque el órgano colegiado cumpla las leyes y reglamentos relativos a su función;

c) Fijar directrices generales e impartir instrucciones en cuanto a los aspectos de forma de las labores del órgano;

d) Convocar a sesiones extraordinarias;

e) Confeccionar el orden del día, teniendo en cuenta, en su caso, las peticiones de los demás miembros formuladas al menos con tres días de antelación;

f) Resolver cualquier asunto en caso de empate, para cuyo caso tendrá voto de calidad;

- g) Ejecutar los acuerdos del órgano; y
- h) Las demás que le asignen las leyes y reglamentos.

Artículo 50: Los órganos colegiados nombrarán un secretario, quien tendrá las siguientes facultades y atribuciones:

- a) Grabar las sesiones del órgano y levantar las actas correspondientes, las cuales constituirán una transcripción literal de todas las intervenciones efectuadas.
- b) Comunicar las resoluciones del órgano, cuando ello no corresponda al presidente.
- c) Las demás que le asignen la ley

Artículo 51: En caso de ausencia o de enfermedad y, en general, cuando concurra alguna causa justa, el presidente y el secretario de los órganos colegiados serán sustituidos por el vicepresidente, o un presidente ad-hoc y un secretario suplente, respectivamente.

Artículo 52:

1. Todo órgano colegiado se reunirá ordinariamente con la frecuencia y el día que la ley o su reglamento. A falta de regla expresa deberá reunirse en forma ordinaria en la fecha y con la frecuencia que el propio órgano acuerde.
2. Para reunirse en sesión ordinaria no hará falta convocatoria especial.
3. Para reunirse en sesión extraordinaria será siempre necesaria una convocatoria por escrito, con una antelación mínima de veinticuatro horas, salvo los casos de urgencia. A la convocatoria se acompañará copia del orden del día, salvo casos de urgencia.

4. No obstante, quedará válidamente constituido un órgano colegiado sin cumplir todos los requisitos referentes a la convocatoria o al orden del día, cuando asistan todos sus miembros y así lo acuerden por unanimidad.

Artículo 53:

1. El quórum para que pueda sesionar válidamente el órgano colegiado será el de la mayoría absoluta de sus componentes.

2. Si no hubiere quórum, el órgano podrá sesionar válidamente en segunda convocatoria veinticuatro horas después de la señalada para la primera, salvo casos de urgencia en que podrá sesionar después de media hora y para ello será suficiente la asistencia de la tercera parte de sus miembros.

Artículo 54:

1. Las sesiones del órgano serán siempre privadas, pero el órgano podrá disponer, acordándolo así por unanimidad de sus miembros presentes, que tenga acceso a ella el público en general o bien ciertas personas, concediéndoles o no el derecho de participar en las deliberaciones con voz, pero sin voto.

2. Tendrán derecho a asistir con voz, pero sin voto los representantes ejecutivos del ente, a que pertenezca el órgano colegiado, salvo que éste disponga lo contrario.

3. Los acuerdos serán adoptados por mayoría absoluta de los miembros asistentes.

4. No podrá ser objeto de acuerdo ningún asunto que no figure en el orden del día, salvo que estén presentes los dos tercios de los miembros del órgano y sea declarada la urgencia del asunto por el voto favorable de todos ellos.

Artículo 55:

1. Caso de que alguno de los miembros del órgano interponga recurso de revisión contra un acuerdo, el mismo será resuelto al conocerse el acta de esa sesión, a menos que, por tratarse de un asunto que el presidente juzgue urgente, prefiera conocerlo en sesión extraordinaria.
2. El recurso de revisión deberá ser planteado a más tardar al discutirse el acta, recurso que deberá resolverse en la misma sesión.
3. Las simples observaciones de forma, relativas a la redacción de los acuerdos, no serán consideradas para efectos del inciso anterior, como recursos de revisión.

Artículo 56:

- 1) Las sesiones de los órganos colegiados deberán grabarse en audio y video y ser respaldadas en un medio digital que garantice su integridad y archivo de conformidad con la legislación vigente. Será obligación de todos los miembros del cuerpo colegiado verificar que se realice la grabación de la sesión y constituirá falta grave el no hacerlo.
- 2) De cada sesión se levantará un acta, que contendrá la indicación de las personas asistentes, así como las circunstancias de lugar y tiempo en que se ha celebrado, la transcripción literal de todas las intervenciones efectuadas, la forma y el resultado de la votación y el contenido de los acuerdos.
- 3) Las actas se aprobarán en la siguiente sesión ordinaria. Antes de esa aprobación carecerán de firmeza los acuerdos tomados en la respectiva sesión, a menos que los miembros presentes acuerden su firmeza por votación de dos tercios de la totalidad de los miembros del Colegio.

4) Las actas serán firmadas por el presidente y por aquellos miembros que hubieran hecho constar su voto disidente.

Artículo 57:

1. Los miembros del órgano colegiado podrán hacer constar en el acta su voto contrario al acuerdo adoptado y los motivos que lo justifiquen, quedando en tal caso exentos de las responsabilidades que, en su caso, pudieren derivarse de los acuerdos.

2. Cuando se trate de órganos colegiados que hayan de formular dictámenes o propuestas, los votos salvados se comunicarán junto con aquellos.

Artículo 58:

1. Cabrá recurso de revocatoria contra los acuerdos del órgano colegiado.

2. Cabrá recurso de apelación exclusivamente cuando otras leyes lo indiquen.

Además, en la Ley Orgánica de la Contraloría General de la Republica artículos siguientes se establece;

Artículo 12: Órgano rector del Ordenamiento. La Contraloría General de la República es el órgano rector del ordenamiento de control y fiscalización superiores, contemplado en esta Ley. Las disposiciones, normas, políticas y directrices que ella dicte, dentro del ámbito de su competencia son de acatamiento obligatorio y prevalecerán sobre cualesquiera otras disposiciones de los sujetos pasivos que se le opongan. La Contraloría General de la República dictará, también, las instrucciones y órdenes dirigidas a los sujetos pasivos, que resulten necesarias para el cabal ejercicio de sus funciones de control y fiscalización.

La Contraloría General de la República tendrá, también, la facultad de determinar entre los entes, órganos o personas sujetas a su control, cuáles deberán darle obligada colaboración, así como el marco y la oportunidad, dentro de los cuales se realizará esta y el conjunto razonable de medios técnicos, humanos y materiales que deberán emplear.

Artículo 69: Sanción por desobediencia. Cuando, en el ejercicio de sus potestades, la Contraloría General de la República haya cursado órdenes a los sujetos pasivos y estas no se hayan cumplido injustificadamente, las reiterará, por una sola vez, y fijará un plazo para su cumplimiento; pero de mantenerse la desobediencia una vez agotado el plazo, esta se reputará como falta grave y dará lugar a la suspensión o a la destitución del funcionario o empleado infractor, según lo determine la Contraloría.

Para imponer la sanción al funcionario o a los funcionarios del sujeto pasivo, que hayan permanecido rebeldes ante la orden impartida, se les dará audiencia por ocho días hábiles, para que justifiquen el incumplimiento de la orden y, una vez transcurrido este plazo, se resolverá con vista del expediente formado.

La Ley Contra la Corrupción y el Enriquecimiento Ilícito en la Función Pública N°8422.

Los jefes y titulares de las Municipalidades que intervengan en el proceso presupuestario serán responsables de velar por el cumplimiento efectivo de lo que dispone este reglamento, sin obviar la fiscalización de la unidad de auditoría interna y la competencia de Contraloría General de la República.

Principio de legalidad:

El principio de legalidad es cualquier hecho que realice algún órgano del estado, el cual tiene que estar inmerso en derecho vigente y existente, este principio de legalidad se debe

comprender como aquella concentración en la creación y aplicación de todos los delitos penales es decir si no existiese un ley establecida, escrita, previamente y estrictamente no se podrá considerar delito, si no hubiese ley no se podrá dictar ningún tipo de pena, ya que para que haya alguna pena interpuesta es necesario un juicio justo y acoplado a la ley vigente y existente. Siempre el estado deberá actuar dentro del apego de la ley y bajo el sometimiento de la ley imperante, además sin dejar de lado los principios de seguridad jurídica y de defensa, asegurando a los individuos ciudadanos obtener información sobre lo que es y no es prohibido en nuestro país, así como las sanciones a obtener en caso del incumplimiento de algunas de estas conductas no permitidas, o al incurrir en cualquier tipo penal.

Además, este principio se basa en los actos que la administración realice siempre deben estar bajo el sometimiento de la ley, y a sus normas consecuentes, también acreditado como el principio de la juridicidad de la administración, esto en cuando a que los entes públicos, pueden única y exclusivamente proceder de manera en que se encuentren no salten ningún lineamiento establecido previamente, es decir únicamente lo establecido constitucional y legalmente, es decir lo que no se encuentre establecido está prohibido.

De acuerdo con nuestra constitución política en su artículo 28 se establece lo siguiente: nadie puede ser inquietado ni perseguido por la manifestación de sus opiniones ni por acto alguno que no infrinja la ley. Las acciones privadas que no dañen la moral o el orden públicos, o que no perjudiquen a tercero, están fuera de la acción de la ley. No se podrá, sin embargo, hacer en forma alguna propaganda política por clérigos o seglares invocando motivos de religión o valiéndose, como medio, de creencias religiosas.

Sin embargo y entrando en el tema competente de materia municipal existe un articulado que reversa este;

Artículo 11: Los funcionarios públicos son simples depositarios de la autoridad. Están obligados a cumplir los deberes que la ley les impone y no pueden arrogarse facultades no concedidas en ella. Deben prestar juramento de observar y cumplir en esta Constitución y las leyes. La acción para exigirles la responsabilidad penal por sus actos es pública. La Administración Pública en sentido amplio estará sometida a un procedimiento de evaluación de resultados y rendición de cuentas, con la consecuente responsabilidad personal para los funcionarios en el cumplimiento de sus deberes. La ley señalará los medios para que este control de resultados y rendición de cuentas opere como un sistema que cubra todas las instituciones públicas.

Entonces es por esto por lo que solo únicamente se debe adherir a la ley establecida, formal y NO a los reglamentos.

Principio de necesidad:

Este principio amparado en el artículo 180 de nuestra constitución política establece que: el presupuesto ordinario y extraordinario municipal, especifican el alcance accionario que poseen los poderes del estado, esto para poder utilizar de manera racional sus recursos, y en caso de alguna modificación solo se podrá realizar mediante alguna ley de iniciativa del poder ejecutivo costarricense. En caso de que existiese alguna modificación presupuestaria deberá adherirse al artículo 179 de la misma el cual establece “La asamblea no podrá aumentar los gastos presupuestos por el Poder Ejecutivo, si no es señalando los nuevos ingresos que hubieren de cubrirlos, previo informe de la Contraloría General de la Republica sobre la efectividad fiscal de los mismos”. Es entonces que todo proyecto de modificación en el que se requiera algún gasto fuera de los presupuestados tendrá que sujetarse al artículo anterior.

En caso de que la Asamblea se encontrase en receso, solamente el Poder Ejecutivo Costarricense deberá acceder a la variación del destino de una partida autorizada siendo; estas partidas presupuestarias son los documentos que engloban básicamente los gastos, e ingresos que se tienen denunciados para el periodo fiscal siguiente; a su vez el poder Ejecutivo podrá otorgar algunos créditos adicionales en caso de receso de la asamblea, esto con el fin exclusivo de cumplir con el principio de necesidad urgente, en estas circunstancias la Contraloría General de la Republica deberá aprobar estos, generan así el decreto que contraerá convocatoria a sesiones extraordinarias para conocer el caso.

Este principio de necesidad es el encargado del nuevo funcionamiento en cuanto a la fundación de derecho en cuanto a situaciones de necesidades urgentes, un ejemplo claro de lo anterior es cuando en materia de tipo penal, se le absuelve a un sujeto de una sanción, cuando en el momento de la circunstancia se cometió un acto ilícito para evitar uno mayor.

Es entonces que cuando se trate de principio de necesidad debemos comprender que lo que busca y como deber tiene es que se ejecuten de manera adecuada y se cumplan con los derechos primordiales de cada individuo cuando haya un caso de necesidad urgente o emergencia, en donde se podrá de alguna manera demostrar actuaciones desmesuradas del estado.

Principio Presupuestario:

Este principio es aquel basado en la totalidad de los ingresos y gastos aceptados y probables por parte de la Administración Pública para ejecutarse durante el año económico, en el artículo 176 constitucional se establece:

“La gestión pública se conducirá de forma sostenible, transparente y responsable, la cual

se basará en un marco de presupuestación plurianual: siendo este presupuesto la herramienta que permite que se tenga una clara idea de la política presupuestaria siendo a mediano plazo, y en procura de continuidad de los servicios que presta. El presupuesto ordinario de la República comprende todos los ingresos probables y todos los gastos autorizados de la Administración Pública, durante todo el año económico. En ningún caso el monto de los gastos presupuestarios podrá exceder el de los ingresos probables.

La Administración Pública, en sentido amplio, observara las reglas anteriores para dictar sus presupuestos. El presupuesto de la República se emitirá para el término de un año, del primero de enero al treinta y uno de diciembre”

Así también se encuentra estipulado en el artículo 33 de la ley de Administración Financiera Costarricense:

“El inicio del proceso de presupuestario se iniciará con la planificación operativa de cada órgano y entidad debe realizarse en concordancia con los planes de mediano y largo plazo, las políticas y los objetivos institucionales definidos para el periodo, los asuntos coyunturales, la política presupuestaria y los lineamientos que se dicten para el efecto. Las técnicas de programación presupuestaria se definirán mediante reglamento de ley”

Este principio además se encuentra establecido en los artículos 170 y 169 de la constitución política costarricense en donde se determina lo siguiente:

Artículo 169: La administración de los intereses y servicios locales en cada cantón, estará a cargo del Gobierno Municipal formado de un cuerpo deliberante, integrado por regidores municipales de elección popular, y de un funcionario ejecutivo designado por la ley.

Artículo 170: Las corporaciones municipales son autónomas. En el Presupuesto ordinario

de la República, se les asignará a todas las municipales del país, una suma que no será inferior a un diez por ciento de los ingresos ordinarios calculados para el año económico correspondiente. La ley determinara las competencias que se trasladaran del Poder Ejecutivo a las corporaciones municipales y la distribución de los recursos indicados.

Es entonces en donde comprenderemos que la autonomía financiera no permite la exclusión del orden, la contabilidad y custodia de ingresa y egresos, en cuanto al cumplimiento de las competencias de autonomía administrativa podrán existir gestiones formales siempre buscando que se dé un manejo adecuado de los fondos del estado, sin causar trasgresión alguna a lo establecido en nuestra constitución política, no obstante es obligatorio que los fondos siempre se ejecuten de la manera adecuada y sean recibidas por el receptor, esto para que se logre un correcto resultado presupuestario en donde al Ministro de Hacienda es al que le compete que se ejecute este fin.

En el artículo 122 de nuestra constitución política se establece lo siguiente:

“Es prohibido a la Asamblea dar votos de aplauso respecto de actos oficiales, así como reconocer a cargo del Tesoro Público obligaciones que no hayan sido previamente declaradas por el Poder Judicial, o aceptadas al menos por el Poder Ejecutivo, o conceder becas, pensiones, jubilaciones o gratificaciones.

Un ejemplo claro es el reglamento sobre variaciones del presupuesto de la municipalidad de Puntarenas que se detalla a continuación:

Artículo 1: **Consideraciones generales.** Que el artículo 180 de la Constitución Política de la República de Costa Rica se señala que el presupuesto ordinario y los extraordinarios constituyen el límite de acción de los Poderes Públicos para el uso y disposición de los

recursos del Estado y sólo podrán ser modificados por leyes de iniciativa del Poder Ejecutivo. Que los artículos 183 y 184 de la Constitución Política de la República de Costa Rica establecen a la Contraloría General de la República como institución auxiliar de la Asamblea Legislativa en la vigilancia superior de la hacienda pública. Asimismo, en el inciso 2) del artículo 184 antes citado, se establece como deber y atribución de la Contraloría General de la República examinar, aprobar o improbar los presupuestos de las municipalidades e instituciones autónomas y fiscalizar su ejecución y liquidación.

Que en el artículo 18 de la Ley N.º 7428 reformado por el inciso d) del artículo 126 de la Ley de Administración Financiera de la República y Presupuestos Públicos N.º 8131 del 18 de setiembre del 2001, se dispone que la Contraloría General de la República examinará para su aprobación o improbación, total o parcial, los presupuestos de los entes referidos en el artículo 184 de la Constitución Política, así como del resto de la administración descentralizada, las instituciones semiautónomas, las empresas públicas y los órganos, las unidades ejecutoras, los fondos, los programas y las cuentas.

Que en el artículo 53 de la Ley de Administración Financiera de la República y Presupuestos Públicos se dispone que los presupuestos de los entes y de los órganos sujetos a aprobación de la Contraloría General de la República deberán prepararse atendiendo las normas técnicas dictadas por ese Órgano Contralor. Que con fundamento en lo antes expuesto la Contraloría General de la República emitió los "Lineamientos Generales sobre el nivel de aprobación del Presupuesto de los Entes y Órganos Públicos, Municipalidades y Entidades de Carácter Municipal.

Artículo 2: Definiciones.

Aprobación presupuestaria externa: Proceso a cargo de la Contraloría General de la República, por medio del cual conoce, verifica y se pronuncia mediante acto razonado sobre el cumplimiento de las disposiciones legales y técnicas aplicables al presupuesto inicial y sus variaciones, formuladas y aprobadas para el cumplimiento de sus objetivos y metas, otorgándole validez y eficacia jurídica y permitiendo su ejecución para el período respectivo.

Aprobación presupuestaria interna: Proceso por medio del cual el Concejo Municipal o el alcalde (sa) según sea el caso, conoce, verifica y se pronuncia mediante acto razonado sobre el cumplimiento de las disposiciones legales y técnicas aplicables al presupuesto inicial y sus variaciones formulados en función de los objetivos y metas institucionales. El Concejo Municipal o el alcalde (sa) según sea el caso, emite mediante el acto administrativo establecido para tal efecto, su aprobación o improbación parcial o total, al presupuesto inicial y sus variaciones.

Esta aprobación otorgará validez y eficacia jurídica, permitiendo su ejecución para el período respectivo, únicamente en aquellos casos en que no se requiera de la aprobación presupuestaria externa.

Clasificador de ingresos: Instrumento normativo que ordena y agrupa los recursos con que cuentan la Municipalidad, en categorías homogéneas definidas en función de la naturaleza y características de las transacciones que dan origen a cada una de las fuentes de recursos.

Clasificador por objeto del gasto: Unión de cuentas de gastos, ordenadas y agrupadas de acuerdo con la naturaleza del bien o servicio que se esté adquiriendo o la operación financiera que se esté efectuando.

Jerarca: Concejo Municipal de la Municipalidad de Puntarenas.

Modificación presupuestaria: Es toda aquella variación que se realice en los egresos presupuestados y que tenga por objeto disminuir o aumentar los diferentes conceptos de estos o incorporar otros que no habían sido considerados, sin que se altere el monto global del presupuesto aprobado, la debe ser aprobada por el Concejo Municipal y cumplir con lo establecido en el Reglamento interno para la tramitación de modificaciones presupuestarias de la Municipalidad del Cantón Central de Puntarenas.

Nivel de aprobación presupuestaria externa: Nivel de detalle de los ingresos y de los egresos del presupuesto inicial y sus variaciones, sobre el cual se ejerce la aprobación presupuestaria externa por parte de la Contraloría General, el cual es definido por ésta.

Nivel de aprobación presupuestaria interna: Nivel de detalle de los ingresos y los egresos del presupuesto inicial y sus variaciones sobre el cual se ejerce la aprobación presupuestaria interna por parte del Concejo Municipal.

Presupuesto: Instrumento que expresa en términos financieros el plan operativo anual institucional, mediante la estimación de los ingresos y egresos necesarios para cumplir con los objetivos y las metas de los programas establecidos.

Presupuesto extraordinario: Mecanismo que tiene por objeto incorporar al presupuesto los ingresos extraordinarios y los gastos correspondientes, cuyas fuentes son el crédito público y cualquier otra extraordinaria según el artículo 177 de la Constitución Política, los recursos excedentes entre los ingresos presupuestados y los percibidos, así como los recursos del superávit. Además, tiene el propósito de registrar las disminuciones de ingresos y el efecto que dichos ajustes tienen en el presupuesto de egresos, así como cuando se sustituyen por

otras las fuentes de financiamiento previstas, sin que se varíe el monto total de presupuesto previamente aprobado.

Proceso presupuestario: Conjunto de fases continuo, dinámico, participativo y flexible, mediante el cual se formula, discute, aprueba, ejecuta, controla y evalúa la actividad institucional, en sus dimensiones físicas y financieras, de conformidad con el bloque de legalidad.

Sistema de Información de Presupuestos Públicos (SIPP): Sistema de información automatizado desarrollado en la Contraloría General de la República como herramienta de apoyo para la fiscalización.

Artículo 3: **Ámbito de aplicación.** Este Reglamento será aplicable a la Municipalidad de Puntarenas y a los órganos municipales que dependan de ésta en lo que corresponda.

Artículo 4: **Nivel de aprobación presupuestaria.** La Municipalidad de Puntarenas deberá presentar el presupuesto inicial y sus variaciones, para efectos de la aprobación presupuestaria externa de acuerdo con el siguiente nivel:

4.1. **Nivel de aprobación de presupuesto de ingresos.** La aprobación presupuestaria externa se realizará sobre el detalle definido en el clasificador de ingresos vigente.

4.2. **Nivel de aprobación del presupuesto de egresos.** La aprobación presupuestaria externa se realizará en el nivel de partida de los programas presupuestarios y del resumen institucional.

Artículo 5: **Nivel de aprobación presupuestaria interna.** La aprobación presupuestaria interna, se deberá realizar al nivel de detalle que establezcan los clasificadores presupuestarios

utilizados en la formulación del presupuesto, correspondiendo al Concejo Municipal definir los ajustes presupuestarios que serán sometidos a su aprobación.

Artículo 6: Alcance del nivel de detalle del presupuesto aprobado externamente. Las asignaciones presupuestarias según los niveles de detalle aprobados constituirán el límite máximo de autorizaciones para gastar.

Artículo 7: Especificación del presupuesto institucional. El Departamento de Presupuesto deberá establecer las acciones pertinentes para que, a nivel interno, en el presupuesto de ingresos, se señale con precisión sus fuentes y clasificación y, en lo que a egresos se refiere, se muestren las características y clasificación de los bienes y servicios, de conformidad con los clasificadores presupuestarios utilizados para la formulación, sin perjuicio de otros niveles de detalle que establezca la Contraloría General de la República como parte del ejercicio de su competencia de fiscalización.

Artículo 8: Información adicional para la aprobación presupuestaria y la fiscalización.

8.1. Aprobación presupuestaria interna. El Concejo Municipal debe definir la información adicional que se requiera para verificar el cumplimiento de las disposiciones legales y técnicas aplicables al presupuesto sometido a su aprobación.

8.2. Aprobación presupuestaria externa. La Municipalidad deberá tomar las medidas pertinentes que le permitan atender los requerimientos de información adicional que solicite la Contraloría General de la República en el ejercicio de sus competencias constitucionales y legales.

8.3. Fiscalización y control. El Departamento de Presupuesto deberá fiscalizar el cumplimiento de lo establecido en el Reglamento para el adecuado registro, incorporación y

validación de información en el Sistema de Información sobre Presupuestos Públicos (SIPP) de la Municipalidad de Puntarenas.

Artículo 9: Variación del nivel de aprobación presupuestaria externa del presupuesto. El nivel de aprobación externa del presupuesto establecido en este reglamento podrá ser variado por la Contraloría General de la República.

Artículo 10: Desarrollo de Sistemas de Información. El alcalde (sa) Municipal deberá establecer las acciones que permitan diseñar, implantar y mantener sistemas para acauzar, identificar y registrar información confiable, relevante, pertinente y oportuna de manera que se cumpla con este reglamento.

Artículo 11: Cumplimiento de lineamientos y normativa. El alcalde (sa) Municipal y sus subordinados deberán establecer los mecanismos que aseguren el adecuado cumplimiento de lo señalado en este Reglamento y la restante normativa emitida al efecto. Registrar información confiable, relevante, pertinente y oportuna de manera que se cumpla con este reglamento.

Artículo 12: Régimen sancionatorio. El incumplimiento injustificado de los lineamientos contemplados en este Reglamento dará lugar a responsabilidades contempladas en la Ley de Administración Financiera de la República y Presupuestos Públicos, La Ley General de Control Interno y las demás disposiciones concordantes.

Artículo 13: Obligatoriedad de estos lineamientos. Los lineamientos establecidos en este Reglamento son de carácter vinculante para la Municipalidad de Puntarenas.

Artículo 14: Disposiciones finales. El presente reglamento se fundamentó en los "Lineamientos Generales sobre el nivel de aprobación del presupuesto de los entes y órganos públicos, municipalidades y entidades de carácter municipal, fideicomisos y sujetos privado.

Es fundamental que al poder las municipalidades y los distritos de consejo intervenir las rutas nacionales comprender el gran beneficio que acarrearían estas intervenciones en cuanto al turismo mejorando las carreteras, el tránsito sería más fluido, el trabajo ya que se necesitaría más mano de obra.

Por lo antes citado es bastante importante que las Municipalidades y los Concejos de Distrito posean una regulación específica en la que se tipifique la importancia de esta posibilidad.

2.2.5 Ministerio de Obras Públicas y Transporte (MOPT)

El Ministerio de Obras Públicas y Transporte (MOPT) es el “rector del sector obras y transportes, le corresponde la planificación del sector, a largo y mediano plano” (Vásquez, 2017, p. 108).

El Ministerio de Obras Públicas y Transporte (MOPT) se crea como institución en el año 1860, en respuesta a la importancia que adquiriría en el país, la construcción y mantenimiento de edificios públicos, caminos u otros; cuya creación tenía como objetivo tener la responsabilidad de la construcción de diferentes obras de infraestructura de interés público; finalmente mediante el Decreto LI del 20 de octubre de 1860, se crea la Dirección General de Obras Públicas, esto durante la presidencia de don José María Montealegre. Dicha dirección estaba a cargo de un funcionario ejecutivo, bajo el cual estarían los empleados

encargados de construir caminos y trabajos públicos, así como las personas nombradas por el gobierno y las municipalidades.

Posteriormente, en el año 1948, pasa a ser el Ministerio de Obras Públicas, cuyo ministro era José Orlich Bolmarcich; en el año 196, mediante la Ley N°3155, se crea el Ministerio de Transporte, como sustituto del Ministerio de Obras Públicas, cuyos objetivos eran construir, mantener y mejorar la red de carreteras nacionales, carreteras regionales y caminos de todo el país, planes cooperativos, regular y controlar el tránsito, construir, mantener y mejorar los aeropuertos nacionales controlando el transporte aéreo, controlar y regular el transporte ferroviario, regular y mejorar el transporte marítimo.

Fue en el año 1971, mediante la Ley N°4786, que se constituye el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, sobre el cual se han realizados numerosos decretos, en aras de mejorar el manejo y administración de las obras públicas y las redes viales.

2.2.5.1 Funciones del Ministerio de Obras Públicas y Transportes

Las principales funciones del MOPT como ente regulador de la administración de la construcción y mantenimiento de obras pública y de la red vial nacional, se encuentran contempladas en el Artículo 2, de la Ley N°3155:

1. Determinar, con base en estudios y planes elaborados al efecto y conjuntamente con el Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica, el orden de prioridades en materia de construcciones viales, portuarias y aeroportuarias.
2. Planificar, construir y mejorar las carreteras y caminos. Mantener las carreteras y colaborar con las Municipalidades en la conservación de los caminos vecinales. Regular y controlar los derechos de vía de las carreteras y caminos existentes o en proyecto.

Regular, controlar y vigilar el tránsito, sus consecuencias ambientales y el transporte por los caminos públicos.

3. Planificar, construir, mejorar, mantener, operar y administrar los aeropuertos nacionales y sus anexos. Regular y controlar el transporte y el tránsito aéreo y sus derivaciones, por medio de un Consejo Técnico de Aviación Civil y por las dependencias administrativas que se estime convenientes.
4. Planificar, construir, mejorar y mantener los puertos de altura y cabotaje, las vías y terminales de navegación interior, los sistemas de transbordadores y similares. Regular y controlar el transporte marítimo internacional, de cabotaje y por vías de navegación interior.
5. Regular, controlar y vigilar los transportes por ferrocarriles y tranvías.
6. Regular y controlar el transporte continuo de mercaderías a granel.
7. Planificar, regular, controlar y vigilar cualquier otra modalidad de transporte no mencionado en este artículo.
8. Construir, mejorar y mantener las edificaciones y demás obras públicas no sujetas a disposiciones legales especiales y vigilar porque se les dé el uso adecuado. La planificación de estas obras se hará conjuntamente con los organismos a los cuales incumbe su funcionamiento, operación y administración.
9. Planificar, construir, mejorar y conservar obras de defensa civil, para controlar inundaciones y otras calamidades públicas.

10. Planificar y efectuar cartas geográficas, hidrográficas y mapas de la República. Estudiar, investigar y laborar sobre aspectos geográficos, hidrográficos y de otra índole que sean complemento de esas funciones.

Por su parte el artículo 4, de esta misma Ley, expresa que:

Artículo 4º.- El Ministerio constituirá, de manera permanente, la autoridad oficial única en todo lo relativo a los objetivos nacionales, entendiéndose que su autoridad se extiende a las actividades de cualquier orden que tengan relación o sean consecuencia de ellas.

2.2.6 Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI)

En el año 1996, se empezó a gestar en Costa Rica un movimiento orientado a establecer un FONDO VIAL financiado con un impuesto único al combustible. Para setiembre de 1997 se había presentado un proyecto de ley para crear el Consejo Nacional de Conservación Vial, el cual fue transformado en la Asamblea Legislativa- como Consejo Nacional de Vialidad; ya que además de la conservación vial como prioridad principal, asumiría, a diferencia de otros Fondos Viales, también la responsabilidad de definir, ejecutar y supervisar proyectos nuevos de infraestructura vial que demandara el país.

El CONAVI fue creado mediante la Ley de Creación del Consejo Nacional de Vialidad, N°7798, la cual se hizo oficial en el primer cuatrimestre de 1998; este fue pensado como un órgano con desconcentración máxima, adscrito al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, encargado de la regulación de construcción y conservación de las carreteras, calles de travesía y puentes de la red vial nacional. Vásquez (2017) afirma que el CONAVI

posee personería jurídica instrumental y presupuestaria, para suscribir contratos y empréstitos, y administra el Fondo de Red Vial Nacional, por lo que afirma que:

Esta naturaleza jurídica le permite al CONAVI gestionar la aprobación del presupuesto ante la Autoridad Presupuestaria del Ministerio de Hacienda y ante la Contraloría General de la República; promover concursos públicos; y realizar los contratos necesarios , para la construcción de obras viales, son administrados por la institución. (p. 108)

Según se establece en el artículo 1, de la Ley 7798, establece las siguientes prioridades en el uso del financiamiento local:

- **Conservación**

"Conjunto de actividades destinadas a preservar, en forma continua y sostenida, el buen estado de las vías, de modo que se garantice un servicio óptimo al usuario. La conservación comprende actividades tales como mantenimiento rutinario y periódico, la rehabilitación y el refuerzo de la superficie de ruedo, así como el mantenimiento y la rehabilitación de las estructuras de puentes".

- **Mantenimiento Rutinario**

"Conjunto de labores de limpieza de drenajes, control de vegetación, reparaciones menores y localizadas del pavimento y la restitución de la demarcación, que deben efectuarse de manera continua y sostenida a través del tiempo, para preservar la condición operativa, el nivel de servicio y seguridad de las vías. Incluye también la limpieza y las reparaciones menores y localizadas de las estructuras de puentes".

- **Mantenimiento Periódico**

"Conjunto de actividades programables cada cierto período, tendientes a renovar la condición original de los pavimentos mediante la aplicación de capas adicionales de lastre, grava, tratamientos superficiales o recarpeteos asfálticos o de secciones de concreto, según el caso, sin alterar las estructuras de las capas del pavimento adyacente. El mantenimiento periódico de los puentes incluye la limpieza, pintura y reparación o cambio de elementos estructurales dañados o de protección".

- **Rehabilitación**

"Reparación selectiva y refuerzo del pavimento o la calzada, previa demolición parcial de la estructura existente, con el objeto de restablecer la solidez estructural y la calidad de ruedo originales. Además, por una sola vez en cada caso, podrá incluir la construcción o reconstrucción del sistema de drenaje que no implique construir puentes o alcantarillas mayores

- **Mejoramiento**

Mejoras o modificaciones de estándar horizontal o vertical de los caminos, relacionadas con el ancho, el alineamiento, la curvatura o la pendiente longitudinal, a fin de incrementar la capacidad de la vía, la velocidad de circulación y aumentar la seguridad de los vehículos. También se incluyen dentro de esta categoría, la ampliación de la calzada, la elevación del estándar del tipo de superficie ("upgrade") de tierra a lastre o de lastre a asfalto, entre otros, y la construcción de estructuras tales como alcantarillas grandes, puentes o intersecciones.

En relación con la ejecución y proyectos que corresponden al CONAVI, deben estar enmarcados dentro de los planes y programas del Sector Infraestructura y Transportes, cuyo rector es el Ministerio de Obras Públicas y Transporte (MOPT). Según lo estipula la Ley N°7798, Ley de Creación del Consejo de Vialidad (CONAVI), en su artículo 2, los objetivos de este órgano son los siguientes:

- a) Planear, programar, administrar, financiar, ejecutar y controlar la conservación y la construcción de la red vial nacional, en concordancia con los programas que elabore la Dirección de Planificación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.
- b) Administrar su patrimonio.
- c) Ejecutar, mediante contratos, las obras, los suministros y servicios requeridos para el proceso de conservación y construcción de la totalidad de la red vial nacional.
- d) Fiscalizar la ejecución correcta de los trabajos, incluyendo el control de la calidad.
- e) Promover la investigación, el desarrollo y la transferencia tecnológica en el campo de la construcción y conservación vial.
- f) Celebrar contratos o prestar los servicios necesarios para el cumplimiento de sus objetivos y funciones.

En torno a la función de conservación de la red vial nacional, el artículo 6, de la Ley N°7798, expresa lo siguiente:

ARTÍCULO 6.- Para facilitar y volver más eficiente la función de conservar la red vial nacional, el Consejo Nacional de Vialidad está

expresamente facultado para contratar este tipo de trabajos por períodos hasta de cinco años. En este caso, comprometerá los recursos financieros de cada período presupuestario en forma prioritaria. La Contraloría General de la República, antes de aprobarlo, velará porque este Consejo reserve los recursos financieros en cada período presupuestal.

2.2.7 Ley de Simplificación y Eficiencia Tributaria (N°8114)

La Ley N°8114, entro en vigor en el año 2001, cuyo objetivo según lo indica el artículo 1, es que “se establece un impuesto único por tipo de combustible, tanto de producción nacional como importado”, y su administración y fiscalización, serán una competencia de la Dirección General de Tributación; en el caso de la producción nacional, y será competencia de las aduanas, la recolección de este impuesto a las importancias o internaciones.

Ahora bien, es importante determinar que, la recaudación de dicho impuesto, será destinado al CONAVI para la atención de la red vial nacional, y a las municipales, para atención de la red vial cantonal. Respecto de lo anterior, el artículo 5, expresa:

Del producto anual de los ingresos provenientes de la recaudación del impuesto único sobre los combustibles, se destinará un cuarenta y ocho coma sesenta por ciento (48,60%) con carácter específico y obligatorio para el Ministerio de Hacienda, el cual, por intermedio de la Tesorería Nacional, se lo girará directamente a cada una de las siguientes instituciones:

a) Un veintiuno coma setenta y cinco por ciento (21,75%) a favor del Consejo Nacional de Vialidad (Conavi) para la atención de la red vial nacional, los cuales se destinarán exclusivamente a la conservación, el mantenimiento rutinario, el mantenimiento periódico, el mejoramiento, la rehabilitación y la construcción de obras viales nuevas de la red vial nacional.

b) Un veintidós coma veinticinco por ciento (22,25%) a favor de las municipalidades, para la atención de la red vial cantonal, monto que será priorizado conforme a lo establecido en el plan vial de conservación y desarrollo (quinquenal) de cada municipalidad.

2.2.8 Ley Especial para la Transferencia de Competencias: Atención Plena y Exclusiva de la Red Vial Cantonal (Ley N°9329)

La Ley N°9329, tiene como objetivo, según lo indica su artículo 1, “transferir a los gobiernos locales la atención plena y exclusiva de la red vial cantonal, regulada en la Ley N°5060”.

Según el artículo 2, se brinda la delimitación de la competencia de la atención de la red vial cantonal, la cual se le confiere a los gobiernos locales; dicho artículo expresa:

La atención de la red vial cantonal, de forma plena y exclusiva, será competencia de los gobiernos locales, a quienes les corresponderá planear, programar, diseñar, administrar, financiar, ejecutar y controlar su construcción, conservación, señalamiento, demarcación, rehabilitación, reforzamiento, reconstrucción, concesión

y operación, de conformidad con el plan vial de conservación y desarrollo (quinquenal) de cada municipio.

Es importante comprender que la red vial cantonal comprende caminos y calles que se encuentra bajo la administración de los gobiernos locales; considerados como rutas cantonales, y toda la infraestructura complementaria; lo que incluye las aceras, ciclovías, pasos, rutas peatonales, áreas verdes u otros que forman de las vías, así como señalamientos de seguridad, puentes, estructuras de drenaje, y obras asociadas con los caminos.

La Ley N°9329, en su artículo N°6, establece una fiscalización que permita garantizar la calidad de la red vial nacional, de forma que se haga una inversión eficiente de la inversión pública; tarea que estaría a cargo de la Universidad de Costa Rica y el Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI), en donde se analizan tareas como:

- a) Programas de formación y acreditación para técnicos de laboratorio.
- b) Auditorías técnicas de proyectos en ejecución.
- c) Evaluación bienal de toda la red nacional pavimentada.
- d) Evaluación anual de las carreteras y puentes en concesión.
- e) Actualización del manual de especificaciones y publicación de una nueva edición (revisada y actualizada) cada diez años.
- f) Auditorías técnicas a los laboratorios que trabajan para el sector vial.
- g) Asesoramiento técnico al jerarca superior de la Dirección de Vialidad del MOPT, así como al ministro y viceministro del sector.

h) Ejecución y auspicio de programas de cursos de actualización y actividades de transferencia de tecnología dirigidas a ingenieros e inspectores.

i) Programas de investigación sobre los problemas de la infraestructura vial pavimentada del país.

j) Con la finalidad de garantizar la calidad de la red vial cantonal y en lo que razonablemente sea aplicable, las municipalidades y la Universidad de Costa Rica, por intermedio del Lanamme, podrán celebrar convenios que les permitan realizar, en la circunscripción territorial municipal, tareas equivalentes a las establecidas en los incisos anteriores.

La ley también declara la conservación vial como una actividad ordinaria de servicio público y de interés nacional. Asimismo, establece que el CONAVI debe ser administrado por un Consejo de Administración, que es el órgano directivo de la organización y; está integrado de la siguiente manera:

- El Ministro de Obras Públicas y Transportes -quien lo preside-.
- Dos representantes del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT)
- Un representante de las municipalidades.
- Un representante de la Asociación de Carreteras y Caminos de Costa Rica
- Dos representantes de la Unión de Cámaras y Asociaciones de la Empresa Privada.

2.2.8 Entorno Social y Legal

De acuerdo a lo que conocemos como entorno; es aquel medio que nos rodea, pudiendo ser territorio geográfico, social o político o cualquier otro en el que se pueda crear una relación con la vida cotidiana de los individuos, así también debemos tener claridad en cuanto a entorno social se tratase, identificando este como las distintas situaciones de vida que se presenten en cada costarricense tomando como referencia el marco de seguridad que se desarrolla en este proyecto de investigación, y con respecto al entorno jurídico entenderse como aquel que ya se ubica en lo que sería la jurisdicción dominante tanto en Costa Rica; como a nivel internacional, en todas las etapas de la creación de este proceso investigativo.

2.2.9 Entorno Social

En este punto debemos focalizarnos en que este entorno se refiere a la esfera social en el que cada habitante ya sea de una ciudad, país o cualquier otro se desenvuelven entre sí por distintas circunstancias cotidianas. Algunas de las peculiaridades de este tipo de entorno se encuentran los rasgos profesionales, los culturales, los individuales e incluso los colectivos.

En este proyecto de investigación es de suma importancia el conocimiento del entorno en que se encuentran, esto para tener claridad en cuanto a las necesidades que se tiene para que se pueda dar la intervención de las municipalidades y los consejos de distritos a las rutas nacionales.

En este proyecto de investigación que pretende llevar a cabo el tema en cuestión, engloba la viabilidad que se requiere tener para que las municipalidades y los consejos de distrito intervengan rutas nacionales y no solo cantonales y distritales.

Esto permitiría que la intervención de las rutas nacionales se ejecute de una manera más rápida, procurando y con esto mejorando la calidad de vida de los habitantes de Costa Rica en cuanto al principio de inmediatez.

Inicialmente se desenvolverá como objetivo general de este proyecto el análisis de la viabilidad dentro del ordenamiento jurídico costarricense, para que las municipalidades y los consejos de distritos puedan intervenir una ruta nacional.

En este proyecto de investigación se plantea la hipótesis preliminar de que existe la necesidad de que las municipalidades y los distritos puedan intervenir todo tipo de rutas.

2.2.10. Entorno Legal

El entorno legal está compuesto por aquellos sentidos basado en carácter jurídico o judicial que supervisan y regulan el actuar de los miembros de una parte territorial determinada, abarcando todo lo referente a la normativa jurídica de la materia en la que se esté regulando, decir, en el caso de la investigación que se presenta, el entorno legal está representado por aquellas políticas y normativas que regulan las acciones de construcción y mantenimiento de la red vial del país.

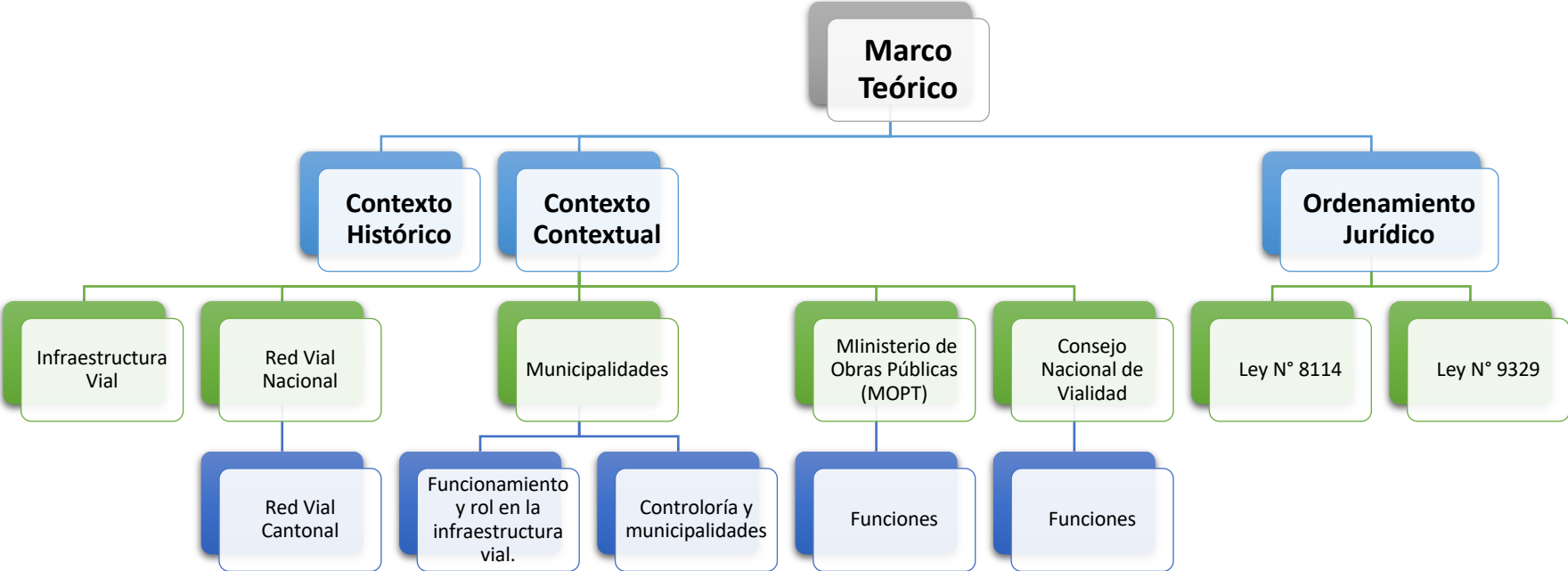
2.3 MAPA CONCEPTUAL

Se puede identificar como mapa conceptual a aquella piedra angular de toda fase investigativa, esto debido a que en su interior se puede interpretar su objetivo general y los demás secundarios que buscan corroborar la hipótesis de este proyecto.

Así como lo indican; Arellano y Santoyo en su libro Investigar con Mapas Conceptuales (ed.2017) el mapa conceptual se define como:

“El mapa conceptual plantea la representación de las relaciones significativas o de mayor jerarquía que se van entrelazando o estructurando con las proposiciones, permite además un mayor impacto, a través de la imagen, por medio de la representación visual y gráfica en el establecimiento de las jerarquías, con base a su relevancia, siempre buscando mantener cierta simplicidad” (Arellano y Santoyo p.53. 2016).

Figura N°1. Mapa Conceptual



Fuente: Elaboración propia (2023)

2.4 HIPOTESIS

En concordancia con la descripción dada por Cabanellas determinando este, que el termino hipótesis es “aquella suposición posible o imposible, necesaria o útil, para deducir una consecuencia o establecer una conclusión, conjetura o sospecha” (Cabanellas 2013) o bien como lo resalta Hernández Sampieri “las hipótesis indican lo que tratamos de probar y se definen como explicaciones tentativas del fenómeno investigado” (Hernández Sampieri, Fernández Collado y Baptista Lucio 2010) y siendo esta una tesis No experimental, debido a que el objetivo principal se basa en lograr afirmar la necesidad de que Municipalidades y Concejos de Distrito intervengan las rutas nacionales.

2.5 VARIABLES

Variable es aquel instrumento indispensable al momento del desarrollo del tema en cuestión, es decir el tema que se está investigando en una tesis, la cual es una ayuda para poder analizar y medir el trabajo realizado. Hernández Sampieri en su Metodología de la Investigación dice que “una variable es una propiedad que puede fluctuar y cuya variación es susceptible de medirse u observar, el concepto de variable se aplica a personas u otros seres vivos, objetos hechos y fenómenos, los cuales adquieren diversos valores respecto de la variable referida” (Hernández Sampieri, Fernández Collado y Baptista Lucio p.93 2010).

CAPÍTULO III
MARCO METODOLÓGICO

3 MARCO METODOLOGICO.

Todo trabajo de investigación requiere de una estructura de análisis de los elementos que forman parte de esta investigación que permite dependiendo de la materia y objeto a desarrollar utilizar una serie de herramientas que siguiendo el enfoque a tomar en la investigación podría decirse que es de carácter cuantitativo, cualitativo o mixto. La correcta elección del método a seguir en cualquier trabajo de tesis enrumbara la misma hacia el correcto análisis del origen, tipo de estudio, sujetos a investigar, así como las fuentes de investigación, así como los instrumentos o herramientas a utilizar en busca del objetivo planteado al inicio del trabajo.

3.1 ENFOQUE METODOLOGICO MIXTO.

Tomando en cuenta el objeto de investigación, así como los sujetos que forman parte de esta y los elementos a utilizar durante el; proceso es que se hace necesario utilizar el método conocido como mixto ya que el desarrollo de la tesis contiene elementos de tipo cuantitativo y cualitativo en la recopilación, análisis y elaboración final de resultados con base a los datos utilizados.

Imprescindible se hace la definición del enfoque o método mixto para efectos de tener una idea más clara del enfoque metodológico a seguir, y en este aparte Hernández Sampieri (2016) citando a Hernández, Sampieri y Mendoza (2012) y Chen y Johnson (2016) refiere:”

Los métodos mixtos representan un conjunto de procesos sistemáticos, empíricos y críticos de investigación e implican la recolección y análisis de

datos cuantitativos u cualitativos, así como su integración y discusión conjunta para realizar inferencias producto de toda la información recabada (meta inferencias) y lograr un mayor entendimiento de fenómeno bajo estudio. Los métodos de investigación mixta sin la integración sistemática de los métodos cuantitativos y cualitativos en un solo estudio con el fin de obtener una “fotografía” más completa del fenómeno. Estos pueden ser conjuntados de tal manera que las aproximaciones cuantitativa y cualitativa conserven sus estructuras y procedimientos originales (forma pura de los métodos mixtos). Alternativamente, estos métodos pueden ser adaptados, alterados o sintetizados para efectuar la investigación y lidiar con los costos del estudio (forma modificada de los métodos mixtos (Hernández, Fernández, Baptista. P 546. 2016).

Se logra extraer de estas definiciones que el enfoque metodológico mixto es una conjunción de los enfoques cuantitativo y cualitativo, dando una mayor herramienta de análisis e investigación al desarrollador del proyecto, ampliando su espectro de datos y variables a través una mayor gama de observaciones.

Conlleva esto a la necesidad de analizar un poco más profundamente y por separada a las dos corrientes que una vez conjuntadas dan vida al método que será utilizado en este proyecto de investigación, a saber, el enfoque cuantitativo y el enfoque cualitativo.

3.2 ENFOQUE CUANTITATIVO

Para efectos de tener una percepción clara de lo que es un método cuantitativo es necesario mencionar que este método es a través de la recolección de datos, considerándose esta recolección como una medición de la información recolectada de una manera progresiva y secuencial, así lo define Hernández Sampieri (2016) al referirse sobre el tema

“El enfoque cuantitativo (que representa como dijimos, un conjunto de procesos) es secuencial y probatorio. Cada etapa precede a la siguiente y no podemos “brincar o eludir” pasos, el orden es riguroso, aunque, desde luego, podemos redefinir alguna fase. Parte de una idea, que va acotándose y, una vez delimitada, se derivan objetivos y preguntas de investigación, se revisa la literatura y se construye un marco o una perspectiva teórica. De las preguntas se establecen hipótesis y determinan variables; se desarrolla un plan para probarlas (diseño); se miden las variables en un determinado contexto; se analizan las mediciones obtenidas (con frecuencia utilizando métodos estadísticos) y se establece una serie de conclusiones respecto de la(s) hipótesis”. (Hernández, Fernández, Baptista. P 4. 2016).

Dentro de esta acertada línea de pensamiento en cuanto al enfoque metodológico mixto es importante definir que como herramienta de medición o instrumento de recolección de datos requiere de dos elementos indispensables los cuales son la validez y la confiabilidad, es decir el instrumento a utilizar en este método debe ser confiable y válido.

Por validez debemos entender al grado en que un instrumento de medición realmente mide la variable que pretende medir, a su vez por confiabilidad podemos definir al grado en que la aplicación repetida de un instrumento de medición, a los mismos individuos u objetos, produzca resultados iguales. Dado esto podemos comprender que el método cuantitativo busca la mayor exactitud posible a través de sus herramientas de medición, tomando en cuenta que si bien no hay medición perfecta su grado de error debe estar dentro de un límite permitido, buscando concretizar a través del análisis de información y recolección de datos numéricos el resultado deseado en la investigación realizada.

3.3 ENFOQUE CUALITATIVO.

El enfoque cualitativo a diferencia de su contraparte cuantitativo no fundamenta su desarrollo en la recolección y análisis de datos, sino que más bien desarrolla cuestionamientos en cualquier momento del proceso de investigación, no evoluciona a partir de un proceso secuencial sino más bien se adapta a cada estudio en particular.

Dicho de una manera más detallada es importante citar a Hernández (2016) quien definiendo el enfoque metodológico cualitativo refiere:

El enfoque no se basa en métodos de recolección de datos no estandarizados ni completamente predeterminados. No se efectúa una medición numérica, por lo que el análisis no es estadístico. La recolección de datos consiste en obtener las perspectivas y puntos de vista de los participantes (sus emociones, prioridades, experiencias, significados y otros aspectos subjetivos). También resulta de interés las interacciones entre individuos, grupos y colectividades.

El investigador pregunta cuestiones abiertas, recaba datos expresados a través del lenguaje escrito, verbal y no verbal, así como visual, los cuales describe y analiza y los convierte en temas que vincula y reconoce sus tendencias personales. (Hernández, Fernández, Baptista. P 9. 2016).

Una vez definido el tipo de enfoque metodológico a seguir en la investigación a desarrollar en la tesis y presentados los contenidos de cada uno de ellos, es necesario dirigir el enfoque a los tipos de estudio que se utilizaran para efectos de llevar el proyecto a una correcta conclusión. De acuerdo con los cánones de la investigación metodológica existen tres cuatro tipos o alcances de investigación que podrían ser utilizados en el proceso, a saber: exploratorio, descriptivo, correlacional y explicativo. Sin embargo, no se puede hablar de ellos como excluyentes entre sí, pues pueden ser perfectamente complementadas, ya que tal y como lo menciona Hernández Sampieri.

Los estudios descriptivos por lo general son la base de las investigaciones correlacionales, las cuales a su vez proporcionan información para llevar a cabo estudios explicativos que generan un sentido de entendimiento y son altamente estructurados. Las investigaciones que se realizan en un campo de conocimiento específico pueden incluir diferentes alcances en las distintas etapas de su desarrollo. Es posible que una investigación se inicie como exploratoria, después puede ser descriptiva y correlacional y termine como explicativa” (Hernández, Fernández, Baptista. P 78. 2016).

Definitivamente estamos ante una investigación que por sus elementos, sujetos y objetivo requiere de todos los tipos de estudio mencionados anteriormente y que para efectos de un mayor entendimiento serán explicados a continuación.

3.4 TIPOS DE ESTUDIO

Según Cabezas et al. (2018), citando a Gómez y Roquet (2018), para tipificar las investigaciones el investigador puede ubicarse en el tiempo (dimensión cronológica); y estos tipos pueden distinguir entre la investigación de las cosas pasadas, del presente y de lo que puede suceder; por lo que pueden ser históricas, descriptivas, exploratorios. (p. 38)

De acuerdo con lo antes mencionado, los estudios de las investigaciones se pueden desarrollar en cosas del pasado, presente y de lo que puede suceder para poder explorar y describir las dimensiones de la investigación.

3.5 ESTUDIO EXPLORATORIO

En todos aquellos temas de investigación en los cuales exista poco o nada de información o que de alguna manera esta información se encuentra poco delimitada es necesario un trabajo de investigación profundo o exploración, siendo entonces el estudio exploratorio el ideal para este tipo de escenario.

En su libro de Metodología de la Investigación (ed.2015) Hernández Sampieri nos refiere en cuanto a este tema

Los estudios exploratorios se realizan cuando el objetivo es examinar un tema o problema de investigación poco estudiado, del cual se tiene muchas dudas o no se ha abordado antes, es decir, cuando la revisión de la literatura que tan solo hay guías no investigadas o ideas vagamente relacionadas con el problema de estudio, o bien, si deseamos indagar sobre temas y áreas desde nuevas perspectivas, y sobre el valor de este tipo de estudio nos dice este mismo autor. Los estudios exploratorios sirven para familiarizarnos con fenómenos relativamente desconocidos, obtener información sobre la posibilidad de llevar a cabo una investigación más completa respecto de un contexto particular, investigar nuevos problemas, identificar conceptos o variables promisorias, establecer prioridades para investigaciones futuras, o sugerir afirmaciones o postulados (Hernández, Fernández, Baptista. P 79. 2015).

3.6 ESTUDIO DESCRIPTIVO

En el caso del estudio descriptivo tal y como lo menciona su nombre se busca de alguna manera describir la situación o evento en estudio, es decir de alguna manera manejar en detalle, tal y como lo dice Hernández Sampieri (2015) “Los estudios descriptivos buscan especificar las propiedades, características, perfiles de las personas, grupos, comunidades, procesos, objetos o cualquier otro fenómeno que se someta a un análisis. Es decir, únicamente pretenden medir o recoger información de manera independiente o conjunta sobre los conceptos o las variables a las que se refieren, esto es, su objetivo no es indicar como se relacionan estas” y en cuanto a su valor el autor manifiesta “Así como los estudios

exploratorios sirven fundamentalmente para descubrir y prefigurar, los estudios descriptivos son útiles para mostrar con precisión los ángulos o dimensiones de un fenómeno, suceso, comunidad, contexto o situación. En esta clase de estudios el investigador debe ser capaz de definir, o al menos visualizar, que se medirá (que conceptos, variables, componentes, entre otros” (Hernández, Fernández, Baptista. P 80. 2015).

3.7 ESTUDIO CORRELACIONAL

El tipo de estudio correlacional pretende a través de sus mecanismos concluir de manera comparativa la relación que exista entre dos o más objetos, eventos o sujetos propios del estudio a desarrollar, siendo de vital importancia para lograr determinar si el resultado esperado en una situación determinada (en este caso en específico la garantía que pueda ofrecer la Municipalidad o un Concejo Municipal de Distrito con el fin de reparación de una carretera nacional.) es el esperado o si por el contrario en caso de no serlo cual o cuales serían los elementos esenciales a modificar para poder lograr ese objetivo.

Fundamenta Hernández Sampieri (2015) al referir al uso del estudio correlacional.

La utilidad principal de los estudios correlacionales es saber cómo se puede comportar un concepto o una variable al conocer el comportamiento de estas variables vinculadas. Es decir, intenta predecir el valor aproximado que tendrá

un grupo de individuos o casos en una variable, a partir del valor que poseen en la o las variables relacionadas. La investigación correlacional tiene, en alguna medida, un valor explicativo, aunque parcial, ya que el hecho de saber que dos conceptos o variables se relacionan aporta cierta información explicativa. (Hernández, Fernández, Baptista. P 82-83. 2015).

Sin embargo y tal como lo menciona el autor, se puede caer en un problema de información falsa o espuria, situación que al menos en el campo en que se desarrolla esta investigación sería de carácter de nulidad de lo informado, ya que en el Derecho en específico en el que se habla de derechos humanos, cualquier prueba de carácter espurio (llámese como tal a toda prueba conseguida de manera ilegal o falsa) es causa de invalidez de lo actuado, Si se diera una situación como la planteada anteriormente (lo cual es perfectamente posible pues no necesariamente habrá homogeneidad en las respuestas a las entrevistas o búsquedas realizadas pues la gama de sujetos tema de esta tesis es amplia y diferente) se podría caer en un resultado tanto parcial como erróneo y es ahí donde se requeriría de una investigación a nivel explicativo para saber por qué y el cómo de la relación de las variables estudiadas.

3.8 ESTUDIO EXPLICATIVO

Al igual que de alguna manera todos y cada uno de los tipos de estudio que se han venido analizando representan su contenido a través del nombre, es estudio de tipo explicativo no es la excepción pues más allá de la descripción y cuantificación del fenómeno a estudiar, lo que en realidad busca es la explicación del porque y el como este se da.

Con respecto a este último tipo de estudio a ser aplicado en el presente trabajo de investigación ilustra una vez más Hernández Sampieri al manifestar:

Los estudios explicativos van más allá de los conceptos o fenómenos o del establecimiento de relaciones entre conceptos; es decir, están dirigidos a responder por las causas de los eventos y fenómenos físicos o sociales. Como su nombre lo indica su interés se centra en explicar por qué ocurre un fenómeno y en qué condiciones se manifiesta o por que se relacionan dos o más variables. Las investigaciones explicativas son más estructuradas que los estudios con los demás alcances y, de hecho, implican los propósitos de estos (exploración, descripción y correlación o asociación); además de que proporcionan un sentido de entendimiento del fenómeno a que hacen referencia. (Hernández, Fernández, Baptista. P 83-84. 2016).

En definitiva y una vez analizados todos los tipos de estudios se puede considerar con base al tema y a sus elementos que su análisis contiene componentes de tipo descriptivo, correlacional, explicativo y exploratoria, elementos todos ellos que se complementan de manera adecuada para conseguir el fin deseado en esta tesis.

3.9 DISEÑO DE INVESTIGACIÓN

Todo proceso de investigación serio requiere además de delimitar los sujetos, objetos y métodos de este, un planeamiento o diseño del plan a seguir, definiendo de manera previa los pasos a seguir en la elaboración de este. Siguiendo la definición de Hernández Sampieri podemos hablar de que un diseño es “plan o estrategia que se desarrolla para obtener la

información que se requiere en una investigación”. (Hernández, Fernández, Baptista. p 120. 2015).

Basado en la premisa establecida por el autor (diseño como estrategia para obtener el resultado presupuestado) se considera que la tesis debe desarrollarse bajo el diseño de investigación no experimental, basado en la definición que para tales efectos da Hernández et al. (2015):

Podría definirse como la investigación que se realiza sin manipular deliberadamente variables. Es decir, se trata de estudios donde hacemos variar en forma intencional las variables independientemente para ver su efecto sobre otras variables. Lo que hacemos en la investigación no experimental es observar fenómenos tal como se dan en su contexto natural, para posteriormente analizarlos.

En un estudio no experimental no se genera ninguna situación, sino que sé que se observan situaciones ya existentes, no provocadas intencionalmente en la investigación por quien la realiza. En la investigación no experimental las variables independientes ocurren y no es posible manipularlas, no se tiene control directo sobre dichas variables no se puede influir sobre ellas, porque ya sucedieron, al igual que sus efectos (Hernández, Fernández, Baptista. p 150. 2015).

Definitivamente es menester el utilizar el diseño de investigación no experimental, debido a que no se va a manipular información, sujetos, objetos o eventos, sino que por el

contrario y en base a la naturaleza del tipo de investigación que se va a realizar, será más de tipo analítico cuantificable y exploratorio tal y como se ha definido en los apartes anteriores.

3.10 SUJETOS Y FUENTES DE INVESTIGACIÓN.

Uno de los elementos esenciales en la estructura de tesis a construir son los sujetos, ya que son el eje sobre el cual gira toda la problemática a analizar en este llámense sujetos procesales o sujetos protegidos, asimismo la figura de las fuentes son el origen de información vital para la recopilación de los datos que forman la columna vertebral de todo proyecto de esta naturaleza.

3.11 SUJETOS DE INVESTIGACION.

Todo sujeto de investigación es referente para el análisis, la recolección de datos, la aplicación de instrumentos toda vez que fuentes de información directa o indirecta, su contribución es esencial a la hora de compilar los datos requeridos y forman parte crítica en la estrategia de investigación de cualquier tesis.

Es por eso por lo que resulta transcendental la delimitación de los sujetos de investigación en el presente proceso como parte del planeamiento a seguir en el desarrollo del trabajo, en la especie se determinan esto sujetos como se define a continuación:

CUADRO No. 1

SUJETOS DE INVESTIGACIÓN

Sujetos	Cantidad
Alcaldes.	2
Asesor Legales.	2
Funcionarios Municipales.	2
Regidores.	2
Concejales.	2

Fuente: Propia

Los sujetos anteriormente descritos forman parte de un sector o población (entendiéndose población bajo la definición de Hernández et al (2016): "Población o universo Conjunto de todos los casos que concuerdan con determinadas especificaciones" p.174) especifica que contiene elementos en común (todos forman parte de un ordenamiento jurídico) pero a la vez con funciones o roles distintos, situación que permite abarcar toda la gama de información necesaria para efectos de poder completa de manera íntegra el proyecto de investigación presupuestado, siendo de igual importancia el elemento llamado fuentes de investigación el cual se desarrolla a continuación.

3.12 FUENTES DE INVESTIGACION

Pensar en un trabajo de investigación en el cual no se mencione o utilicen fuentes es simplemente negar la esencia del proyecto en sí, puesto que la correcta revisión de literatura, la extracción de los datos requeridos para el proyecto de ellos y la diversidad de fuentes literarias como asidero para la construcción de la obra, hacen de ellas un elemento indispensable en la elaboración del trabajo.

Se trabajará con dos tipos de fuentes de información: primarias y secundarias. Hernández, et al. (2010), mencionados por Madrigal (2017), definen las fuentes de la siguiente manera:

(...) existen una gran variedad de fuentes que pueden generar ideas de investigación, entre las cuales se encuentran las experiencias individuales, materiales escritos (libros, artículos de revistas o periódicos, notas y tesis) materiales audiovisuales y programas de radio o televisión, información disponible en internet (en su amplia gama de posibilidades, como páginas web, foros de discusión, entre otros), teorías, descubrimientos producto de investigaciones, conversaciones personales, observaciones de hechos, creencias e incluso intuiciones y presentimientos. (p.65)

Según lo citado por Madrigal, las fuentes de información representan una gran variedad de documentos, materiales y recursos útiles para obtener acceso a la información requerida para la investigación, por ejemplo: libros, antologías, tesis, testimonios de expertos.

Para Hernández et al (2016) dicho trabajo “Consiste en consultar y obtener la bibliografía y otros materiales útiles para los propósitos del estudio, de los cuales se extrae y recopila información relevante y necesaria para el problema de investigación” (p.53).

En la construcción de esta tesis se utilizarán dos tipos elementales de fuentes, a saber, fuentes primarias y fuentes secundarias, que serán descritas a continuación:

3.13 FUENTES PRIMARIAS

Hernández et al. (2014), citado por Hernández y Mendoza (2018), define las fuentes primarias “Las fuentes primarias proporcionan datos de primera mano, pues se trata de documentos que incluyen los resultados de los estudios correspondientes.”. (p. 72) Entre las fuentes primarias que se puede utilizar en proyectos de investigación son: libros, antologías, artículos de publicaciones periódicas, monografías, tesis y disertaciones, documentos oficiales, reportes de asociaciones, trabajos presentados en conferencias o seminarios, artículos periodísticos, testimonios de expertos, documentales, videocintas en diferentes formatos, foros y páginas en internet, etcétera.

Es decir que las fuentes primarias, son todas aquellas fuentes de datos de primera mano, cuya información es brindada directamente del origen al autor de la obra a desarrollar, ya sea por medio de una fuente literaria o interpersonal.

En el caso específico de la tesis en desarrollo como fuentes primarias las siguientes: libros, revistas jurídicas, documentos oficiales, páginas electrónicas oficiales, tesis, entre otros.

3.14 FUENTES SECUNDARIAS

Se consideran fuentes secundarias a todas aquellas fuentes resultantes de las primarias, generalmente documentos, resúmenes, apéndices u cualquier otro de esa naturaleza que

deriva de una fuente primaria, razón por la cual no puede ser considerada per se fuente principal o de origen de información.

En el presente trabajo se utilizarán fuentes secundarias como: artículos de periódico, páginas de internet no oficiales, artículos citados por terceras personas diferentes al autor, entre otros.

3.15 CUADRO DE VARIABLES E INDICADORES.

Uno de los puntos de referencia más importantes en la construcción de una tesis son sus variables, puesto que a través de ellas se pueden medir y analizar los aspectos más relevantes del trabajo desarrollado.

De acuerdo con lo expuesto por Hernández et. al (2016) la variable:” Es una propiedad que puede fluctuar y cuya variación es susceptible de medirse u observarse” (p.93).

Cada variable refiere a una persona, objeto, evento o hecho que dentro de la investigación alcanza un valor con respecto a la variable misma.

Cada una de las variables per se conllevan uno o más indicadores que serán los parámetros de referencia de la variable en si para efectos de medir y seleccionar los aspectos fundamentales del objeto en estudio.

3.16 TIPO DE MUESTREO

Tal y como se planteó en los párrafos anteriores, una vez definido la proyección de la investigación, es decir, los sujetos, objetos, métodos y alcances del estudio se puede determinar de alguna manera certera el tipo de muestra a utilizar en el proyecto a desarrollar.

Tomando en cuenta que debido al tipo de estudio a realizar con base al objetivo era necesario trabajar con un enfoque mixto, es decir enfoque cualitativo y enfoque cuantitativo, es necesario definir delimitar que tipo de muestra se deberá aplicar para cada uno de estos enfoques.

Ilustra Hernández et al. (2016) al respecto: “Para el proceso cuantitativo la muestra es un subgrupo de la población de interés sobre la cual se recolectarán los datos y tiene que definirse o delimitarse de antemano con precisión, este deberá ser representativo de dicha población” (p.173).

Asimismo, con respecto al proceso cualitativo nos refiere en cuanto a la muestra que es” Un grupo de personas, eventos, sucesos, comunidades, sobre el cual se habrán de recolectar los datos, sin que necesariamente sea representativo del universo o población que se estudia” (p.394).

Siendo que una vez definidos los conceptos de muestra para ambos enfoques metodológicos cuantitativo y cualitativo, es preciso determinar en concreto el tipo de muestra en específico a utilizar, basados en la premisa de que existen dos tipos de muestra, probabilística y no probabilística.

De acuerdo al concepto de Hernández et al (2010) en cuanto a la muestra no probabilística de que es un " Subgrupo de la población en la que la elección de los elementos no dependen de la probabilidad sino de las características de la investigación"(p.176), es que escoge como la más adecuada para efectos de aplicación en el presente proyecto de tesis, esto en tanto que por el tipo de investigación, objetivo y sujetos a estudiar en esta tesis no son algo producto de algo probable sino por el contrario es algo ya previamente.

Aunado a este es necesario la utilización de la muestra del tipo expertos, ya que es precisamente la intervención y aporte de aquellos sujetos expertos o especialistas en la materia la que cuota enriquecedora en la búsqueda de los objetivos planteados al inicio del proyecto de investigación, siendo esta de uso muy frecuente en los estudios cualitativos y cuantitativos precisamente por el aprovechamiento que la misma puede aportar en aras de obtener los datos correctos para la investigación.

Finalmente, y para efectos de poder tener un cuadro completo de información en referencia a los objetivos de la investigación se utilizará las muestras de casos-tipo, de también utilización muy usual en los estudios cuantitativos exploratorios, así como en los de tipo cualitativo, esto debido a la riqueza, profundidad y calidad de la información obtenida.

3.17 DESCRIPCION DE INSTRUMENTOS

Como elemento primordial en todo proceso de investigación en aras de recolectar la mayor y mejor cantidad de datos posibles se encuentran los instrumentos de medición o recolección de datos, ya que es precisamente a través de estos instrumentos que el autor de la obra puede plantear el tipo de información a utilizar en la investigación en sí. Es por ello que la que

escogencia del tipo de herramienta o instrumento a utilizar es un paso necesario e importante en todo proyecto de investigación ya que de la correcta escogencia dependerá en mucho el tipo y calidad de información a utilizar en el trabajo.

Para efectos del trabajo de investigación a realizar, se han escogido los siguientes instrumentos a utilizar para la recolección de información: entrevistas, cuestionarios, y análisis de contenido, los cuales serán brevemente explicados a continuación:

3.18 ENTREVISTA

Podemos considerar la entrevista como una de las herramientas más directas para obtener información en aras de obtener datos de primera mano, ya que en ella se pueden manejar un sistema de contacto directo con el entrevistado y preguntas directas que brindaran información valiosa y de primera fuente.

Hernández Sampieri et al. (2016) en lo referente a la entrevista desde el enfoque cualitativo nos indica que: “Esta se define como una reunión para conversar e intercambiar información entre una persona (el entrevistador) y otra (el entrevistado) u otras (entrevistados) ...Las entrevistas como herramientas para recolectar datos cualitativos, se emplean cuando el problema de estudio no se puede observar o es muy difícil hacerlo por ética o complejidad.” (p.418)

Asimismo, Romeo y Domenech (2012) definen que “La entrevista es un acto de comunicación oral que se establece entre dos o más personas (el entrevistador y el entrevistado o los entrevistados) con el fin de obtener una información o una opinión, o bien para conocer la personalidad de alguien” (Romeo, A y Domenech L. párr. 1. 2012).

De ambas definiciones se puede concluir que la entrevista es una herramienta de utilización oral y directa en la cual se obtiene la información de primera fuente a través del intercambio verbal con el o los entrevistados, siendo de esta manera uno de los instrumentos de recolección de datos de primera fuente más confiables y veraces que se pueden utilizar.

Este tipo de herramientas se dividen en estructuradas, semiestructuradas no estructuradas o abiertas, al respecto Hernández et al. (2016) nos ilustra:

En las primeras o entrevistas estructuradas, el entrevistador realiza su labor con base en una guía de preguntas específicas y se sujeta exclusivamente a esta (el instrumento prescribe que cuestiones se preguntaran y en qué orden). Las entrevistas semiestructuradas, por su parte, se basan en una guía de asuntos o preguntas y el entrevistador tiene la libertad de introducir preguntas adicionales para precisar conceptos u obtener más información sobre los temas deseados (es decir no todas las preguntas están predeterminadas). Las entrevistas abiertas se fundamentan en una guía general de contenido y el entrevistador posee toda la flexibilidad para manejarla (él o ella es quien maneja el ritmo, la estructura y el contenido) (p.418).

Debido al tipo de sujetos a entrevistar y al objeto tema de las entrevistas, en este proyecto de investigación se utilizará el tipo de entrevista semiestructurada, debido a la flexibilidad que esta da de poder agregar preguntas y temas adicionales a la entrevista dando un mayor rango de recolección de datos según sea la necesidad de estos y la orientación de la entrevista.

De acuerdo con lo establecido por Hernández et al. (2010) existen diferentes tipos de preguntas a saber:

1. Preguntas Generales (gran tour). Parten de planteamientos globales (disparadores) para dirigirse al tema que interesa al entrevistador. Son propias de las entrevistas abiertas.
2. Preguntas para ejemplificar. Sirven como disparadores para exploraciones más profundas, en las cuales se les solicita al entrevistado que proporcione un ejemplo de un evento, un suceso, o una categoría.
3. Preguntas de estructura o estructurales. El entrevistador solicita al entrevistado una lista de conceptos a manera de conjunto o categorías.
4. Preguntas de contraste. Al entrevistado se le cuestiona sobre similitudes y diferencias respecto a símbolos o tópicos y se les pide que clasifique símbolos en categorías (p.419-420)

Al respecto son las preguntas de tipo general las que serán utilizadas en el presente trabajo, debido a que permiten una mayor gama de interrogantes y recolección de información.

3.19 CUESTIONARIO

El tipo de herramienta llamada cuestionario es un poco más rígida que la anterior (la entrevista) en el sentido que esta esta previamente establecido y es quien utilizará el cuestionará el que deberá escoger entre una serie de opciones planteadas en el mismo de acuerdo con su valoración personal.

Respecto a esta herramienta Hernández Sampieri et al. (2010) dice: “Tal vez sea el instrumento más utilizado para recolectar datos, consiste en una serie de preguntas respecto a una o más variables a medir” (p.217) Asimismo define el autor los dos tipos de preguntas que se pueden hacer en un cuestionario a saber:” Preguntas cerradas. Son aquellas que contienen opciones de preguntas previamente delimitadas. Son más fáciles de codificar y analizar. Preguntas abiertas. No delimitan las alternativas de respuesta. Son útiles cuando hay suficiente información sobre las posibles respuestas de las personas” (217-221).

En este aspecto, es definitivamente el cuestionario de preguntas cerradas el adecuado para este trabajo de investigación, debido a su facilidad para codificarse y a la vez que estando delimitados es mucho más cómodo para el entrevistado el poder responder al mismo.

Inherente a todo cuestionario, son las escalas para medir las actitudes, de las cuales se da preferencia para la elaboración de esta tesis la llamada escala de Likert, esto en concordancia con lo que refiere Hernández et al (2010):

Consiste en un conjunto de ítems presentados en forma de afirmaciones o juicios, ante los cuales se pide la reacción de los participantes. Es decir, se

presenta cada afirmación y se solicita al sujeto que externe su reacción eligiendo uno de los cinco puntos o categorías de la escala. A cada punto se le asigna un valor numérico. Así, el participante obtiene una puntuación respecto de la afirmación y al final su puntuación total, siendo las puntuaciones obtenidas en relación con sus afirmaciones. (p.245).

Todo cuestionario deberá tener un formato estructurado para este tipo de instrumento, a saber, una portada con el nombre del cuestionario, logotipo de la institución, el propósito del estudio detallado, unas instrucciones iniciales sencillas y claras, cerrando con el agradecimiento, por la participación en la ejecución de este.

3.20 ANÁLISIS DE CONTENIDO.

Al hablar de análisis de contenido debemos referirnos a aquella herramienta en la cual se muestra la información adquirida a través de fuentes y no de sujetos.

En relación con la información recolectada, Hernández et al. (2014) considera que “el investigador analizará los datos por medio de procedimientos estandarizados, tanto cualitativos como cuantitativos, y la forma de tratar la información también debe responder al problema y objetivos de la investigación.” (p. 574)

En ese aparte Hernández et al. (2010) nos expone que: “Es una técnica para estudiar cualquier tipo de observación de una manera “objetiva” y sistemática, que cuantifica los

mensajes o contenidos en categorías y subcategorías, y los somete a análisis estadístico” (p.260).

Tal y como se había mencionado en párrafos anteriores, uno de los requisitos esenciales de los instrumentos de medición de datos es que sean confiables, válidos y es necesario agregar y objetivos, estos elementos serán descritos a continuación:

3.21 CONFIABILIDAD

Elemento esencial en toda herramienta de recolección de datos la confiabilidad debe ser analizada desde un punto de vista objetivo tal y como lo define Hernández et al (2010):” La confiabilidad de un instrumento de medición se refiere al grado en que su aplicación repetida al mismo individuo u objeto produce resultados iguales” (p.200).

Con base a esta premisa podemos decir que la confiabilidad de un instrumento de medición se basa en la estabilidad de sus resultados, es decir que resultan iguales en diferentes aplicaciones a personas u objetos de la misma naturaleza, pero en diferente momento, esto para obtener un nivel de veracidad.

Mucho de este resultado está en las manos del autor del trabajo pues este deberá trabajar con objetividad, sin modificar los resultados y con una serie de instrumentos previamente preparados de manera confiable de tal manera que los resultados a obtener sean totalmente veraces per se y no carácter erróneo.

3.22 VALIDEZ

Otro de los elementos esenciales en un instrumento de medición de datos es la validez definida por Hernández et al (2010) de la siguiente manera: “La validez, en términos generales, se refiere al grado que un instrumento realmente mide la variable que pretende medir” (p.201).

Siguiendo con el criterio de este autor, la validez puede tener diferentes clases de evidencia a saber: validez de contenido, de criterio y de constructo, siendo necesario realizar una inspección de los contenidos de cada una de acuerdo con Hernández et al (2010):

1. Evidencia relacionada con el contenido. La validez del contenido se refiere al grado en que un instrumento refleja un dominio específico de contenido de lo que se mide. Es el grado en el que la medición representa el concepto o variable medida.
2. Evidencia relacionada con el criterio. La validez de criterio establece la validez de un instrumento de medición al comparar sus resultados con los de algún criterio externo que pretende medir lo mismo. Si el criterio se fija en el presente de manera paralela, se habla de validez concurrente (los resultados del instrumento se correlacionan con el criterio en el mismo momento o punto de tiempo). Si el criterio se fija en el futuro se habla de validez predictiva. El principio de la validez de criterio es sencillo: si diferentes instrumentos o criterios miden el mismo concepto o variable; deben arrojar resultados similares.
3. Evidencia relacionada con el constructo. La validez del constructo es probablemente

la más importante, sobre todo, desde una perspectiva científica y se refiere a que tan exitosamente un instrumento representa y mide un concepto teórico (Grinnel, Williams y Unrau, 2009) A esta validez le concierne en particular el significado del instrumento, esto es, que está midiendo y como opera para medirlo. Parte del grado en el que las mediciones del concepto proporcionadas por el instrumento se relacionan de manera consistente con otras mediciones de otros conceptos de acuerdo con modelos e hipótesis derivadas teóricamente (que conciernen a los conceptos que se están midiendo) (Carmines y Zeller, 1991) (p.201-203).

Todos estos elementos de validez deben ser tomados en cuenta a la hora de la construcción del trabajo de investigación para efectos de que los instrumentos a utilizar sean válidos y se pueda terminar el trabajo de manera confiable y con los resultados deseados.

3.23 OBJETIVIDAD

El elemento objetividad debe ser referido como aquella posibilidad de manejar el instrumento de medición sin que sea alterado o influenciado por parte del investigador hacia el sujeto objeto del instrumento.

Nos dice Hernández Sampieri et al refiriéndose al termino: “La objetividad del instrumento se refiere al grado en que el instrumento de medición es permeable a influencia

de los sesgos y tendencias del investigador que lo administra, califica y que además lo interpreta. (p.207).

Es menester para alcanzar ese grado de objetividad el adecuado manejo de los instrumentos de medición de manera imparcial y directa, a la vez que el adecuado conocimiento de los individuos que vayan a aplicar estas herramientas de recolección de datos.

3.24 CUADRO DESCRIPTOR DE INSTRUMENTOS

Con el fin de describir de manera clara el origen de los datos recolectados, los elementos utilizados, así como la correlación de toda la información recabada, es necesario la elaboración de un cuadro descriptor de instrumentos, en los cuales se detalle las fuentes de información, las características de dicha información y el tipo de herramienta utilizada para tales efectos.

Es por eso por lo que se presenta a continuación el cuadro descriptor de instrumentos a utilizar en este trabajo de investigación:

3.25 TRATAMIENTO DE LA INFORMACION

La forma en que se recopile la información recabada determina en gran parte el entendimiento que se tendrá por parte de cualquier lector del trabajo de investigación, con la ventaja de que en los trabajos de enfoque metodológico mixto por no poseer una estructura rígida permite de alguna manera el manejo de una forma flexible de los datos recabados.

Hernández et al. (2018) considera que el tratamiento de información “tiene que ver con los pasos que se realizan para poder analizar los datos obtenidos de los instrumentos utilizados; el procesamiento de información se puede realizar por medio del establecimiento de categorías, la codificación, la tabulación de los resultados y el análisis estadístico”. (p. 131)

Esta fase de la investigación es necesaria, ya que el investigador debe poder organizar y clasificar toda la información recolectada de los diferentes instrumentos utilizados, y de esta forma realizar el análisis e interpretación de datos.

El análisis de información parte desde la simple recopilación y lectura de textos hasta la interpretación. Es decir, el análisis es una actividad intelectual que logra el arte o la virtud de perfeccionar capacidades profesionales por parte del analista; todo esto gracias al empleo de métodos y procedimientos de investigación, ya sean cuantitativos o cualitativos que le permiten separar lo principal de lo accesorio y lo trascendental de lo pasajero.

Tal y como se mencionó en su momento, este trabajo de investigación utilizara la recolección de datos a través de entrevistas, cuestionarios y análisis de contenido, al respecto Hernández et al. (2016) afirma

” Una vez que los datos se han codificado, transferido a una matriz, guardado en un archivo y “limpiado” de errores el investigador procede a analizarlos. En la actualidad, el análisis cuantitativo de los datos que se lleva a cabo por computadora u ordenador. Ya casi nadie lo hace de forma manual ni aplicando formulas, en especial si hay un volumen considerable de datos” (p.278).

En el caso en especie, para efectos de recolectar datos, compilarlos, tabularlos, analizarlos e interpretarlos, se utilizará la herramienta informática de Microsoft Excel de Windows, así como también la herramienta electrónica de Atlas.ti para la ejecución de cada una de las herramientas recolectadas.

CAPÍTULO IV

ANÁLISIS DE DATOS

4.1 Análisis de Datos

En este apartado se comienza la fase de análisis de la información e interpretación de los datos. Ulate y Vargas (2016) la definen como “determinar la mejor manera de analizar la información y cuáles herramientas estadísticas son las más adecuadas para racionalizar los datos recolectados, a fin de dilucidar y exponer las relaciones existentes entre las variables estudiadas” (p.92)

Una vez obtenida la información mediante los instrumentos aplicados, se procede a realizar la sistematización de los datos con la premisa de dar solución a los objetivos de la investigación.

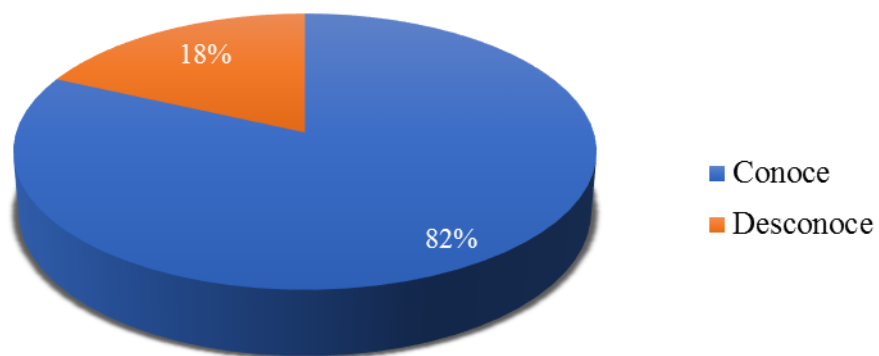
4.1.1 Resultados de las entrevistas.

A continuación, se muestran los datos cuantitativos obtenidos mediante la aplicación del instrumento aplicado, representado por la entrevista, en donde se muestran las respuestas y su porcentaje correspondiente.

Pregunta 1

¿Sabe usted la diferencia entre una calle Cantonal, Distrital y Nacional?

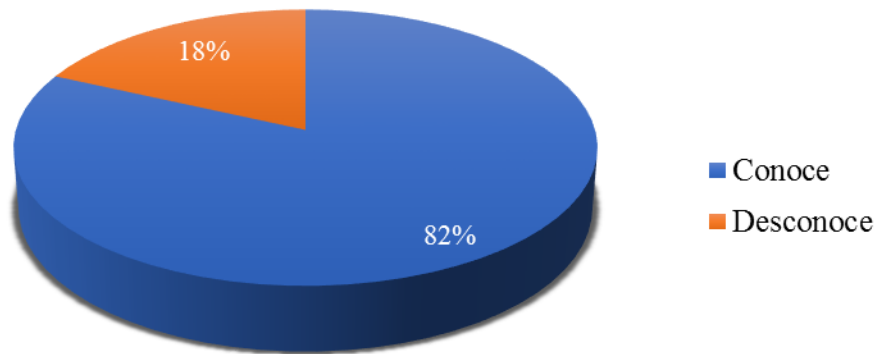
El 82% de las personas encuestadas expresaron conocer la diferencia entre calle Cantonal, Distrital y Nacional, diciendo que la cantonal le corresponde a la Municipalidad del Cantón y la Distrital le corresponde al Concejo Municipal de Distrito y la Nacional al Ministerio de Obras Públicas y transportes. El otro 18% negó sobre su conocimiento, cabe destacar que este porcentaje en su totalidad fueron personas pertenecientes al gremio de Abogados.



Pregunta 2.

¿Tiene conocimiento si la Municipalidad del Cantón puede intervenir una calle Nacional?

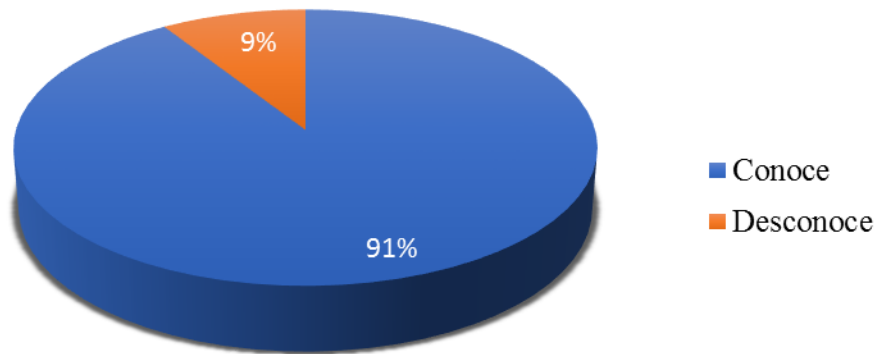
El 82% tiene total conocimiento que la Municipalidad del Cantón no puede intervenir una calle cantonal mientras no se tenga un respaldo o un proceso de Urgencia y necesidad. El 18%, desconoce el tema.



Pregunta 3.

¿Quién es el órgano competente para reparar una calle Nacional?

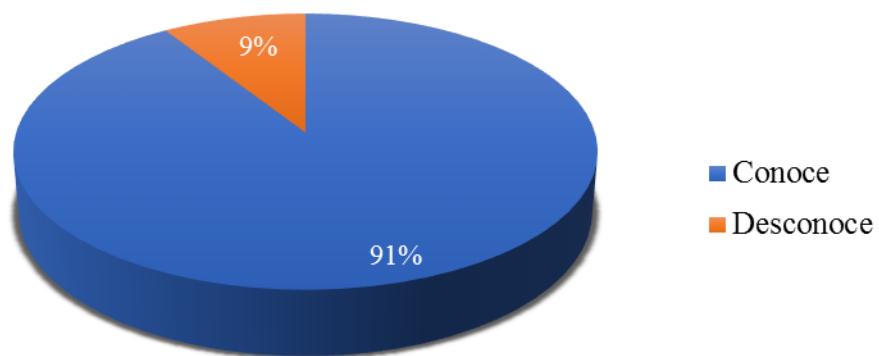
Al momento de cuestionar respecto al conocimiento del órgano competente el 91% expresó que sí sabía del tema, mientras un 9% desconoce de forma absoluta el tema.



Pregunta 4.

¿Tiene conocimiento de la Ley 8114?

El 91%, sí conocen la ley 8114 el otro 9% desconoce la ley 8114. La ley 8114 señala que los recursos deben ser ejecutados mediante un modelo de gestión comunitaria para el trabajo vial, denominado conservación vial participativa.

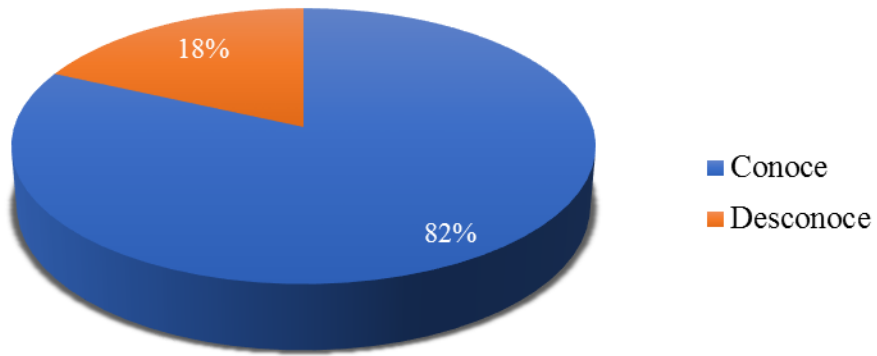


Pregunta 5.

¿Tiene usted conocimiento que es el mejoramiento puntual?

Un 82% del porcentaje cuestionado menciona sí conocer, los mismos expresaron que son mejoras localizadas en estándar horizontal o vertical de las carreteras que tiene que ver con

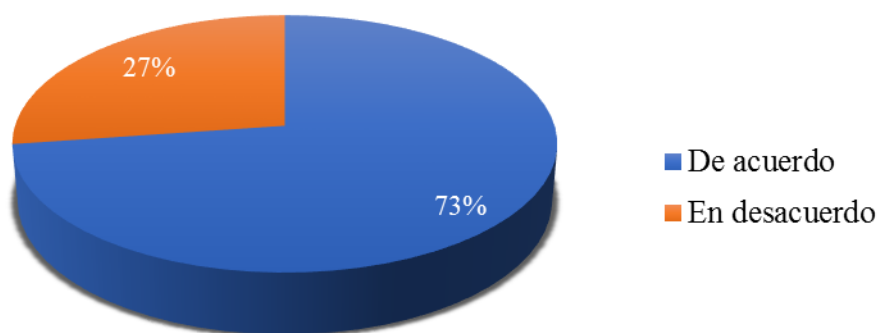
el ancho, alineamiento o pendiente, el 18% desconoce a que se refiere por mejoramiento puntual.



Pregunta 6.

¿Está de acuerdo que el MOPT no pueda reparar una ruta Cantonal, o que la Municipalidad no pueda reparar una ruta Nacional?

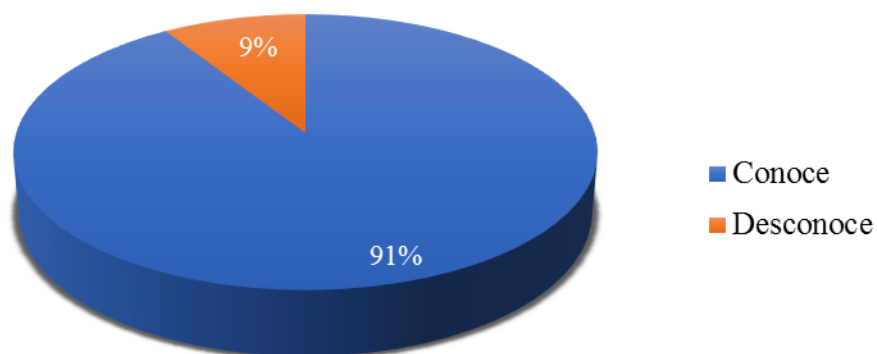
El 27% de los cuestionados está en desacuerdo, el otro 73% expresa que está de acuerdo ya que las Municipalidades tienen presupuesto para reparar y hacer calles, igual el MOPT que solo se encargue de rutas nacionales.



Pregunta 7

¿Tiene conocimiento si en la actualidad existe algún proyecto de ley que delegue la creación y reparación de calles primarias, secundarias y terciarias a los gobiernos locales?

El 91%, sí conocen el proyecto de ley que se tramita bajo el expediente número 23.228, el 9% desconoce el proyecto de ley, vale la pena mencionar que esta pregunta se le realizó en su totalidad a los alcaldes e Intendentes.



CAPÍTULO V
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1 Conclusiones

Al finalizar la presente investigación, y posterior a un análisis completo, íntegro y delimitado del problema objeto de estudio, se ha logrado determinar lo siguiente:

- 1- Es evidente que, desde hace más de 20 años, el gobierno central ha venido en una decadencia de su capacidad para construir obra pública, así como darle el correcto mantenimiento que requieren las vías nacionales, y con ello poder atender las necesidades que tienen estos caminos, lo cual se traduce en un deterioro prematuro de las obras, que conllevan además condiciones de riesgo para los conductores que a diario transitan por las carreteras nacionales. Más allá de un tema con tintes políticos, se ha logrado determinar como diferentes administraciones de diferentes partidos políticos, han quedado en evidencia de que existe una falta de capacidad ejecutiva, pues los recursos para el mantenimiento vial no dejan de llegar al gobierno central con la carga impositiva que representan los tributos creados con el fin de obtener recursos frescos para el mantenimiento vial.
- 2- Además, se logra determinar, que las Municipalidades, por la naturaleza de su independencia y organigrama, pueden realizar un análisis más objetivo, expedito y eficiente de la necesidad de intervención de las carreteras, puesto que, en lugar de trabajar a un nivel macro (como es el caso del CONAVI y el MOPT), pueden enfocar sus estrategias de planes de trabajo en un nivel más reducido, lo cual se traduce en menores tiempos de identificación e intervención de las vías que requieren atención. Ha quedado demostrado con leyes como la 8114, que las municipalidades tienen la capacidad de administrar de una manera eficiente este tipo de recursos, ya que, con

la entrada en vigor de esta legislación, se ha logrado una mejora sustancial en la intervención de caminos cantonales.

- 3- No existe actualmente un proyecto tangible que vaya a cambiar la realidad del mantenimiento de la red vial nacional, puesto que, el gobierno actual en lugar de optimizar los procesos, ha venido en detrimento de la construcción de obra pública, y para un ejemplo de ello es el desastre ocasionado en la construcción de la carretera Barranca-Limonal, una obra que contaba con un cronograma de trabajo, presupuesto y demás, y que al día de hoy se encuentra paralizada y sin dinero para continuarla, a expensas de la aprobación en el congreso de un nuevo préstamo, debido a que el gobierno en una muestra clara de falta de capacidad ejecutiva, desvió los fondos que habían para otras obras que tampoco serán concluidas en el corto plazo.
- 4- Finalmente, se determina la extrema urgencia de dar mayor rango de acción a las corporaciones municipales, pues el estado actual de la red vial nacional es deplorable, exponiendo todos los días a los conductores a verdaderos peligros que atentan contra su integridad, además del daño que se ocasiona a la flota vehicular del país que es la que sufre de forma directa la falta de mantenimiento de las carreteras, así como la poca o nula capacidad de ejecutar presupuestos por parte de las autoridades del gobierno central.

Recomendaciones

- 1- Sin lugar a dudas, lo primero que se podría sugerir como una solución provisional, es la suscripción de convenios entre el CONAVI y las Municipalidades, amparados en un decreto de emergencia nacional, para la atención de las rutas con mayor, índice de deterioro, de tal manera que se pueda realizar un inventario que clasifique en 3 niveles según el estado de las carreteras, atendiendo en este primer rango de acción las rutas que se encuentren en una clasificación 1 en cuanto a la urgencia de atención, esto vendría a contrarrestar un poco los efectos directos que día a día se viven en prácticamente todo el país ante la pésima y peligrosa calidad de nuestras carreteras.
- 2- Igualmente, a nivel legislativo se deben impulsar las reformas de ley necesarias, para que el Ministerio de Hacienda pueda asignar mayores recursos a las corporaciones municipales, y que estas puedan intervenir rutas nacionales que estén dentro de sus límites territoriales, que además puedan incluir estas rutas en los mantenimientos de los planes quinquenales de las Unidades Técnicas de Gestión Vial de cada municipio.
- 3- Se debe valorar la posibilidad incluso de explorar alianzas público-privadas, o inclusive con asociaciones de desarrollo, para poder establecer programas de mantenimiento eficientes, que brinden a la población una red vial de calidad, en condiciones óptimas que permitan su tránsito libre sin que esto signifique exponer su vida, o exponer los vehículos a daños considerables que podrían resultar en una tragedia con pérdidas de vidas humanas.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Bibliografía

Crea el Ministerio de Transportes en sustitución del Actual Ministerio de Obras Públicas (Ley N°3155). (1963, 05 de agosto).

http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=31734&nValor3=89793&strTipM=TC

Código Municipal (Ley N°7794) (1998, 30 de abril).

http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?nValor1=1&nValor2=40197

Constitución Política de la República de Costa Rica. (1949, 7 de noviembre).

https://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?nValor1=1&nValor2=871

Hernández, R., Fernández, C., Baptista, M. (2014). *Metodología de la investigación*. (6 ed.) México: McGraw-Hill / Interamericana Editores, S.A. de C.V.

Hernández, R. y Mendoza, C. (2018) *Metodología de la investigación. Las rutas cuantitativa, cualitativa y mixta*. (1ª ed.) Editorial McGraw-Hill Interamericana Editores, S.A de C.V.

Ley Contra la Corrupción y el Enriquecimiento Ilícito en la Función Pública (Ley N°8422) (2004, 06 de octubre).

http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?nValor1=1&nValor2=53738

Ley de Creación del Consejo de Vialidad (CONAVI) (Ley N°7798). (1998, 30 de abril).

http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=44660&nValor3=0&strTipM=TC

Ley de la Administración Financiera de la República y Presupuestos Públicos (Ley N°8131)

(2001, 18 de setiembre).

http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=47258&nValor3=73503

Ley de Simplificación y Eficiencia Tributaria (Ley N°8114) (2001, 04 de julio).

https://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?nValor1=1&nValor2=46631

Ley Especial para la Transferencia de Competencias: Atención Plana y Exclusiva de la Red

Vial Cantonal (Ley N°9329). (2015, 15 de octubre).

http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?nValor1=1&nValor2=80581&nValor3=102334¶m1=NRTC&strTipM=TC

Ley General de Caminos públicos (Ley N°5060) (1972, 22 de agosto).

http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=38653&nValor3=70674&strTipM=TC

Ley General de la Administración Pública (Ley N°6227) (1978, 02 de mayo).

http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?nValor1=1&nValor2=13231

Ley General de transferencia de competencias del Poder Ejecutivo a las Municipalidades
(Ley N°8801) (2010, 28 de abril).

http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=67855&nValor3=80560&strTipM=TC

Ley Orgánica de la Contraloría General de la Republica (Ley N°7428) (1994, 07 de setiembre.

http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?nValor1=1&nValor2=21629

Loría, M y Martínez, M. (2017). *La infraestructura vial en Costa Rica. Desafíos y oportunidades para las asociaciones público-privadas. Visión Costa Rica, Academia de Centroamérica.*

<https://www.academiaca.or.cr/wp-content/uploads/2017/12/PV-04-17.pdf>

Mejías Bogantes, M. y Zamora Saborío, M. (2019). *Aportes al régimen de responsabilidad administrativa por omisión, en ocasión al desarrollo, mantenimiento y fiscalización de la infraestructura vial.* [Tesis de Licenciatura, Universidad de Costa Rica].

<http://repositorio.sibdi.ucr.ac.cr:8080/jspui/bitstream/123456789/9116/1/44309.pdf>

Moreno, E. (2018). *Metodología de la investigación pautas para hacer una tesis.*

<https://tesis-investigacion-cientifica.blogspot.com/2018/03/marco-juridico-en-una-investigacion.html>

Municipalidad de Puntarenas (2017). *Reseña Histórica de la Provincia de Puntarenas.*

http://www.puntarenas.go.cr/index.php?option=com_content&view=article&id=10&Itemid=253

Opinión Jurídica 061 (2001). Procuraduría General de la República.

http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/pronunciamiento/pro_ficha.aspx?param1=PRD¶m6=1&nDictamen=10633&strTipM=T

Opinión Jurídica 096 (2000). Procuraduría General de la República.

http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/pronunciamiento/pro_ficha.aspx?param1=PRD¶m6=1&nDictamen=10426&strTipM=T

Opinión Jurídica 115 (2000). Procuraduría General de la República.

http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/pronunciamiento/pro_ficha.aspx?param1=PRD¶m6=1&nDictamen=10387&strTipM=T

Palacios Tovar, C. (2018). *Efecto de la inversión pública en la infraestructura vial sobre el crecimiento de la economía peruana entre los años 2000-2016*. *Ingeniería Industrial*, 36; 197-210. <https://www.redalyc.org/journal/3374/337458057010/html/>

Patiño Alzate, B. (2016). *Proyectos de infraestructura vial e integración territorial. Las vías 4G en las subregiones escenarios del post-conflicto en antioquia* *Revista Bitácora Urbano Territorial*, 26(2); 79-86.

<https://www.redalyc.org/pdf/748/74846551009.pdf>

Reforma Ley General de Concejos Municipales de Distrito (Ley N°9208) (2014, 20 de febrero).

http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=77068&nValor3=96419&strTipM=TC

Reglamento sobre lineamientos generales sobre el nivel de aprobación del presupuesto de la municipalidad de Puntarenas (Reglamento Municipal O) (2009, 19 de marzo).

http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=65198&nValor3=76127&strTipM=TC

Reglamento sobre presupuestos extraordinarios y modificaciones a los presupuestos de las municipalidades y otras de carácter municipal que se encuentran sujetas a la aprobación presupuestaria de la Contraloría general de la república. (Reglamento 2) (2005, 06 de enero).

http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=54215&nValor3=59328&strTipM=TC

Vásquez Rodríguez, J. (2017). *La compleja institucionalidad de la infraestructura vial nacional en Costa Rica, 1998-2014. Revista Nacional de Administración*, 8(1); 100-117. <https://revistas.uned.ac.cr/index.php/rna/article/view/1180>

Vásquez Rodríguez, J. (2022). *El déficit de formulación de la política pública de la infraestructura vial nacional de 1998. Revista Infraestructura LanammeUCR*, 24(43); 1-12. <https://www.scielo.sa.cr/pdf/infraestructura/v24n43/2215-3705-infraestructura-24-43-1.pdf>

Viquez Duarte, M. y Orozco Delgado, V. (2020). *La administración de proyectos de infraestructura en el Ministerio de Educación Pública de Costa Rica. Revista Innovaciones Educativas*, 22(32); 213-231. <https://www.scielo.sa.cr/pdf/rie/v22n32/2215-4132-rie-22-32-213.pdf>

UNIVERSIDAD HISPANOAMERICANA
CENTRO DE INFORMACION TECNOLOGICO (CENIT)
CARTA DE AUTORIZACIÓN DE LOS AUTORES PARA LA CONSULTA, LA
REPRODUCCION PARCIAL O TOTAL Y PUBLICACIÓN ELECTRÓNICA
DE LOS TRABAJOS FINALES DE GRADUACION

San José, 19 diciembre 2023

Señores:
Universidad Hispanoamericana
Centro de Información Tecnológico (CENIT)

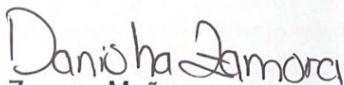
Estimados Señores:

El suscrito (a) Haryen Danicha Zamora Muñoz con número de identificación 604500681 autor (a) del trabajo de graduación titulado **Viabilidad dentro del Ordenamiento Jurídico Costarricense en materia de Administración y Reparación Vial, con la finalidad que las Municipalidades y los Concejos de Distrito puedan intervenir rutas Nacionales y no solo Cantonales y Distritales.**

presentado y aprobado en el año 2023 como requisito para optar por el título de Licenciatura en Derecho; Si autorizo al Centro de Información Tecnológico (CENIT) para que, con fines académicos, muestre a la comunidad universitaria la producción intelectual contenida en este documento.

De conformidad con lo establecido en la Ley sobre Derechos de Autor y Derechos Conexos N° 6683, Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica.

Cordialmente,


Haryen Danicha Zamora Muñoz
Cedula de identidad número: 604500681

**ANEXO 1 (Versión en línea dentro del Repositorio)
LICENCIA Y AUTORIZACIÓN DE LOS AUTORES PARA PUBLICAR Y
PERMITIR LA CONSULTA Y USO**

Parte 1. Términos de la licencia general para publicación de obras en el repositorio institucional

Como titular del derecho de autor, confiero al Centro de Información Tecnológico (CENIT) una licencia no exclusiva, limitada y gratuita sobre la obra que se integrará en el Repositorio Institucional, que se ajusta a las siguientes características:

- a) Estará vigente a partir de la fecha de inclusión en el repositorio, el autor podrá dar por terminada la licencia solicitándolo a la Universidad por escrito.
- b) Autoriza al Centro de Información Tecnológico (CENIT) a publicar la obra en digital, los usuarios puedan consultar el contenido de su Trabajo Final de Graduación en la página Web de la Biblioteca Digital de la Universidad Hispanoamericana
- c) Los autores aceptan que la autorización se hace a título gratuito, por lo tanto, renuncian a recibir beneficio alguno por la publicación, distribución, comunicación pública y cualquier otro uso que se haga en los términos de la presente licencia y de la licencia de uso con que se publica.
- d) Los autores manifiestan que se trata de una obra original sobre la que tienen los derechos que autorizan y que son ellos quienes asumen total responsabilidad por el contenido de su obra ante el Centro de Información Tecnológico (CENIT) y ante terceros. En todo caso el Centro de Información Tecnológico (CENIT) se compromete a indicar siempre la autoría incluyendo el nombre del autor y la fecha de publicación.
- e) Autorizo al Centro de Información Tecnológica (CENIT) para incluir la obra en los índices y buscadores que estimen necesarios para promover su difusión.
- f) Acepto que el Centro de Información Tecnológico (CENIT) pueda convertir el documento a cualquier medio o formato para propósitos de preservación digital.
- g) Autorizo que la obra sea puesta a disposición de la comunidad universitaria en los términos autorizados en los literales anteriores bajo los límites definidos por la universidad en las "Condiciones de uso de estricto cumplimiento" de los recursos publicados en Repositorio Institucional.

SI EL DOCUMENTO SE BASA EN UN TRABAJO QUE HA SIDO PATROCINADO O APOYADO POR UNA AGENCIA O UNA ORGANIZACIÓN, CON EXCEPCIÓN DEL CENTRO DE INFORMACIÓN TECNOLÓGICO (CENIT), EL AUTOR GARANTIZA QUE SE HA CUMPLIDO CON LOS DERECHOS Y OBLIGACIONES REQUERIDOS POR EL RESPECTIVO CONTRATO O ACUERDO.