



Sacdel

Sistema de Asesoría y
Capacitación para el
Desarrollo Local

LA RED VIAL EN EL SALVADOR

ANÁLISIS DE COMPETENCIAS Y RECURSOS

Equipo Coordinador:

- Francisco Altschul
- Lorena Argueta
- Paulino Delgado

Equipo de consultores:

- Francisco Díaz
- Ricardo Lagos
- Roberto Avilès

San Salvador, 2004

Parque Residencial Altamira, Edif. F-3. San Salvador
sacdel@sacdel.org.sv / www.sacdel.org.sv
Tel. (503) 2273-5755 / Fax (503)2248-0772

CONTENIDO

PRESENTACION

1. CONCEPTOS Y DEFINICIONES	3
1.1. Definiciones de vías.....	3
1.2. Definiciones de mantenimiento de vías	5
1.3. Extensión de la red vial nacional	6
1.4. Costos unitarios de mantenimiento rutinario	9
1.5. Supuestos para las estimaciones financieras.....	10
2. RECURSOS FINANCIEROS PARA MANTENIMIENTO DE LA RED VIAL.....	12
2.1. Financiamiento GOES	13
2.2. Financiamiento Municipal	14
3. COSTOS ESTIMADOS DE MANTENIMIENTO RUTINARIO	17
3.1. Red vial nacional	17
3.2. Red vial urbana.....	18
4. INGRESOS Y COSTOS DE MANTENIMIENTO RUTINARIO	19
4.1. Gobierno Central	19
4.2. Municipalidades de la muestra	19
4.3. Proyección para las 262 municipalidades	21
5. ANALISIS DE COMPETENCIAS DE ACUERDO AL MARCO LEGAL	23
5.1. La Perspectiva constitucional	23
5.2. Evolución normativa	26
5.3. Identificación de Competencias.....	27
6. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	40

ANEXOS

PRESENTACION

Este es un estudio realizado por el Sistema de Asesoría y Capacitación para el Desarrollo Local, SACDEL, con datos correspondientes a los años 2000- 2003.

El estudio versa sobre la competencia del gobierno central y los gobiernos locales en el mantenimiento de la Red Vial Nacional y, analiza los recursos financieros de que disponen para tal fin, cada uno de estos dos niveles del Estado.

Aunque no responde a un análisis exhaustivo del problema, **se presenta como una base para el análisis técnico y político que permita instaurar una Estrategia de Estado para el mantenimiento de la red vial nacional, que esté sustentada sobre las necesidades de conectividad del conjunto del país, las competencias en esa materia de las municipalidades y del gobierno central y su correspondiente fuente de financiamiento.**

Se pretende por consiguiente, aportar en la revisión de la forma centralizada en que se administran actualmente los recursos para el mantenimiento de la red vial, el Fondo de Conservación Vial; que conlleva también a una definición clara de la categorización del conjunto de la red vial y la revisión y precisión de las competencias del gobierno central y municipal.

El estudio contiene el resultado de un esfuerzo por encontrar la definición técnica precisa de cada categoría del conjunto de la red vial, así como la competencia específica de mantenimiento, legalmente establecida para cada nivel del Estado. Sin embargo, como lo muestra el documento, las diferentes fuentes consultadas revelaron que no hay claridad en ninguno de los dos aspectos. Por consiguiente, hubo necesidad de asumir los conceptos y categorías en que había mayor concurrencia. Por ello, se recomienda la superación de esta situación.

Para la obtención de datos sobre los recursos financieros propios que manejan las municipalidades y la responsabilidad en el mantenimiento de la red vial de su competencia, se tomó como referencia una muestra de 29 municipios, equivalente al 11% del total, correspondiente a los diferentes tipos de municipios. (ver lista de municipios en Anexo1).

En la muestra de municipios, se analizaron los ingresos que constituyen la fuente de recursos vinculada directamente con el mantenimiento de la red vial, es decir los recursos provenientes de la recaudación del impuesto de vialidad y la tasa de pavimentación, en relación con la extensión de la red vial que les corresponde mantener. (ver anexos No. 4,5, y 6).

Los hallazgos más relevantes del estudio nos muestran que:

- La totalidad de la red vial del país equivale a aproximadamente 30,000 km; pero sólo puede ser objeto de mantenimiento un aproximado de 20,000 km., el resto, aproximadamente 10,000 Km., están en tales condiciones de precariedad que necesitan una inversión fuerte para su recuperación.
- La responsabilidad de dar mantenimiento a esos 20,000 km. es compartida casi en la misma proporción entre el gobierno central y las municipalidades: 10,377 km y 10,431 km, respectivamente.
- Ninguno de los dos niveles del Estado cubre su responsabilidad total. Para la ejecución del FOVIAL, el gobierno central establece y determina periódicamente la *Red Vial Prioritaria Mantenable* que para el 2003 fue de aproximadamente la mitad de su competencia (5.388.35 km.).
- A partir de la creación del Fondo de Conservación Vial (FOVIAL), los ingresos del gobierno central para esa competencia se han incrementado sustancialmente. Entre el 2001 (sin FOVIAL) y el 2002 (con FOVIAL), este rubro tuvo un incremento de un poco más de US\$72 millones, dado que a lo recaudado durante este primer año a través del FOVIAL (\$69.7 millones), se le sumó el presupuesto con el que ya contaba esta cartera (\$30.4 millones), llegando a un total de un poco más de 100 millones de dólares.
- En este mismo período la recaudación por impuesto de vialidad y la tasa de pavimentación, proyectada para el total de municipios, a partir de los datos de la muestra, fue de un poco menos de US\$2.7 millones.
- Tomando como base los costos de mantenimiento por kilómetro utilizados por el FOVIAL, se calcula que el costo total de mantenimiento de la red vial sería un poco más de US\$123 millones. De ello, la red competencia del gobierno central tendría un costo aproximado de US\$66 millones, si fuera cubierta en su totalidad; mientras la responsabilidad municipal, tendría un costo aproximado de 57 millones.
- Al comparar los datos de recaudación de los impuestos y tasas directamente relacionados con el mantenimiento de la red vial municipal, con la cantidad necesaria para responder a su obligación, tendría un déficit casi total, entre una recaudación de US\$ 2.7 y la necesidad de recursos de US\$ 57 millones.
- Finalmente, en el supuesto de que las 29 municipalidades de la muestra recurran al 100% de las transferencias de capital FODES para proporcionar mantenimiento rutinario a los caminos vecinales, se tendría que utilizar aproximadamente las tres cuartas partes de la misma, reduciéndose drásticamente la atención de las otras veintiocho (28) competencias que les corresponden.

1. CONCEPTOS Y DEFINICIONES

Los conceptos y definiciones relacionados con la red vial, utilizados en El Salvador por diferentes instituciones públicas y privadas difieren entre sí, algunos enunciados coinciden con el marco legal vigente, otros conceptos son asumidos por cada institución de acuerdo a criterios y a puntos de vista propios.

Esta falta de homogeneidad trae como consecuencia cierta confusión en la definición relativa a las competencias que corresponden a cada nivel del estado, es decir, al gobierno central y a los gobiernos locales y, obviamente a la precisión de responsabilidades en términos de mantenimiento de la red vial que a cada quien le corresponde.

1.1 Definiciones de Vías

La **Ley de Carreteras y Caminos Vecinales** es la más explícita en definir y clasificar las vías terrestres de comunicación.¹

EL Art. 1 establece que “*Las vías terrestres de comunicación y transporte de la República se clasifican en carreteras, caminos vecinales o municipales y calles*”.

El Art. 2 establece que las carreteras son “*las vías cuyo rodamiento las hace de tránsito permanente; ...*”

El Art. 3 define que “*Atendiendo a su importancia y características geométricas, las carreteras se subdividen en:*

-Especiales, que son todas aquellas que reúnen características superiores a las primarias.

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

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

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

¹ Decreto Legislativo 463, septiembre de 1969.

-Rurales, con capacidad para una intensidad de tránsito de cien vehículos promedio por día, con cinco metros de plataforma y un mínimo de tres metros de rodaje en los puentes o que sin llenar tales características, dichas carreteras hayan sido construidas por el Gobierno Central."

EL Art. 4 define los caminos vecinales o municipales como *"aquellos que no estando comprendidos en la clasificación del Art. anterior, comunican villas, pueblos, valles, cantones o caseríos entre sí o conectan éstos con cualquier carretera, los cuales en ningún caso podrán tener menos de seis metros cincuenta de ancho..."*

La **Ley del FOVIAL** asume estas definiciones, y añade otros conceptos: ²

En el Art. 3 numeral 2 sobre "definiciones" dice:

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

- 1) **Carreteras pavimentadas**, las cuales se subdividen en especiales, primarias y secundarias, de conformidad a lo que establece la ley de la materia;
- 2) **Camino principal no pavimentado**, el cual conecta el municipio con la principal carretera pavimentada o municipios entre sí, así como otros tramos de prioridad nacional esenciales para el desarrollo agropecuario, turístico y económico del país.
- 3) *El conjunto de puentes y obras de paso comprendidos en las referidas carreteras y caminos."*

El Ministerio de Obras Públicas, MOP, agrega calificativos a las definiciones anteriores, de acuerdo al tipo de superficie, inclinación y otros. En este sentido, se habla de **terciaria mejorada**, si la vía posee una capa delgada de asfalto y **rural mejorada**, las que según sea la superficie de rodaje o pendiente de la vía, se clasifican en rural A o rural B.

Por otro lado, el **Servicio Nacional de Estudios Territoriales SNET**, dependencia del gobierno central adscrita al Ministerio de Medio Ambiente, tiene su propia clasificación.

Para el SNET, la red vial comprende:

- a. **Camino pavimentado principal**
- b. **Camino mejorado**

² Decreto Legislativo 208, 30 de noviembre de 2000

- c. **De tránsito verano, y**
- d. **Huella o herradura**

Con relación a las anteriores categorías, el SNET se refiere al Instituto Geográfico Nacional (IGN), como la fuente de la información calificada para ello. La información del SNET sin embargo, tiene la ventaja de tener cuantificada esta clasificación. Por ello, se han establecido como definiciones operativas las siguientes:

- a) **Camino Pavimentado principal:** Esta categoría abarca las definiciones de la LCCV y del MOP/FOVIAL determinadas anteriormente: vía especial, vía primaria y vía secundaria. Por lo que consideraremos que “camino pavimentado principal” es la suma de las vías especiales más las primarias y las secundarias.
- b) **Camino mejorado:** Son las vías no pavimentadas establecidas en la ley del FOVIAL, (terciarias y rurales) que conectan al municipio con la principal carretera pavimentada o municipios entre si.
- c) **Caminos de verano:** Son los establecidos en la ley como caminos vecinales, que debido a las condiciones de la superficie de rodaje son intransitables durante la estación lluviosa
- d) **Caminos de huella:** Siempre son caminos vecinales y son los que solo pueden circularse a pie, o en animales de tracción o montura.

1.2 Definiciones de mantenimiento de vías

Cuando el MOP se refiere al mantenimiento de vías, utiliza los términos establecidos en la ley de creación del FOVIAL, artículo 3, planteándose dos tipos de mantenimiento:

- a. **Mantenimiento rutinario:** se refiere a la reparación localizada de pequeños defectos en la calzada y el pavimento; nivelación de superficies sin pavimentar y hombros; mantenimiento regular del drenaje, taludes laterales, bordes, dispositivos para el control de tránsito y otros elementos accesorios, limpieza de fajas de derecho de vía y el control de la vegetación, aplicándose por su naturaleza una o más veces al año.
- b. **Mantenimiento periódico:** es el tratamiento y renovación de la superficie, sus períodos de aplicación son mayores de un año. Este mantenimiento no comprende la construcción de vías nuevas, reconstrucción y rehabilitación total o mejoramiento de la capacidad para elevar su nivel de servicio, estas actividades dependen de la superficie a tratar, pavimentada o no pavimentada.

1.3 Extensión de la red vial nacional

De la misma manera que las clasificaciones varían según la fuente consultada, así varían los datos sobre la extensión de la red vial nacional.

El SNET define la extensión de la red vial nacional de la siguiente manera:

CUADRO 1

Extensión de la Red Vial Nacional (no incluye vías urbanas)		
Tipo de camino	Longitud en Kilómetros	%
Pavimentado principal	2,394	7.8
Mejorado	7,983	26.2
Suma de los anteriores	10,377	34.0 %
De tránsito de verano	10,431	34.2
Huella o herradura	9,687	31.8
TOTAL	30,495	100. 0 %

Fuente: SNET-2002

De conformidad con la información del cuadro anterior, la extensión de la red vial nacional es de 30,495 kilómetros. De éste total, 2,394 Km. o sea el 7.8% corresponden a “*pavimentado principal*”, 7,983 Km. o sea el 26.2% del total a “*vías mejoradas*”, 10,431 Km. equivalentes al 34.2% a “*tránsito de verano*” y 9,687 Km., es decir, el 31.8% a “*caminos de huella o herradura*”.

Por otra parte funcionarios de la Unidad de Planificación Vial del MOP de manera verbal expresaron que, la Dirección General de Caminos (anterior a la creación del FOVIAL), consideraba que la extensión de la red vial, a la que deberían darle mantenimiento era aproximadamente 10,000 Km. de caminos. Asimismo en un informe del MOP del año 1991, se establecía que la red vial nacional era de 9,523 Km.³.

³ Programa de carreteras para la integración de Centroamérica. Resumen ejecutivo. DGC. MOP. Febrero de 1991.

De conformidad a datos de la CEPAL, la extensión de la red vial de El Salvador es de 9.847 Km. El detalle de estado de conservación de la red vial nacional mencionado por esa entidad se presenta en el cuadro siguiente:

CUADRO 2

Estado de conservación de la red vial	
Calidad	Kms.
Bueno	1,408
Regular	3,945
Malo	4,494
Total	9,847

Fuente: CEPAL. Anuario estadístico de América Latina y el Caribe, edición 1999, Chile

Como se puede observar, para la CEPAL la extensión de la red vial es de 9,847 Km., para el SNET la suma de “camino pavimentado principal” mas “caminos mejorados” es igual a 10,377 Km.

Debido a que las cifras 9,847 Km. de CEPAL, 10,377 Km. del SNET y 9,523 Km. del MOP, y 10,000 Km. de la Dirección General de Caminos tienen cierta similitud, permiten concluir que la competencia del MOP se encuentra entre esos números.

CUADRO 3
CLASIFICACION DE LA RED VIAL NACIONAL

CLASIFICACION DE VIAS	EXTENSION (1) (en Km.)		
	pavimentada	No pavimentada	Sub-Total
Pavimentado Principal	2,394		
Mejorado		7,983	
			10,377
Transito de Verano		10,431	
Huella o Herradura		9,687	
			20,118
TOTAL	2,394	28,101	30,495

Nota: No incluye la red urbana

La ley del FOVIAL, establece un nuevo concepto, el de Red Vial Nacional Prioritaria, definido como “El conjunto de carreteras pavimentadas y caminos no pavimentados bajo la competencia del Gobierno Nacional, cuyo propósito fundamental es comunicar adecuadamente a los municipios del país y a éste con el resto de la región centroamericana”

Si analizamos el mapa de SNET, veremos que allí se encuentran indicadas las carreteras pavimentadas y no pavimentadas que corresponden a la definición de RED VIAL NACIONAL PRIORITARIA, y que corresponde en cifras a las categorías de ‘pavimentado principal’ y “mejorado”, por lo que podemos decir que la competencia del Gobierno Nacional corresponde a estos valores, es decir a 10,377 Kms. de longitud. Por exclusión, los caminos de tránsito de verano y de huella o herradura corresponde a la categoría de caminos vecinales o municipales y son competencia de los gobiernos locales.

En consecuencia para efectos de este trabajo podemos establecer la siguiente distribución de la RED VIAL NACIONAL.

CUADRO 4
DISTRIBUCION DE LA RED VIAL NACIONAL SEGÚN COMPETENCIA

CLASIFICACION	EXTENSION (1) (en Km.)			Competencia.
	pavimentada	No pavimentada	Total	
Pavimentado Principal	2,394			GOES
Mejorado		7,983		
			10,377	
Transito de Verano		10,431		Municipalidades
Huella o Herradura		9,687		
			20,118	
TOTAL	2,394	28,101	30,495	

Nota: No incluye la red urbana

El FOVIAL establece una subcategoría, llamada **Red Vial Nacional Prioritaria Mantenable**, definida como “el conjunto de vías de la Red Vial Nacional Prioritaria en buen y regular estado.” Esta definición será hecha periódicamente a partir de estudios técnicos elaborados por el mismo FOVIAL.

Actualmente para el MOP/FOVIAL la Red Vial Prioritaria Mantenible es la siguiente:

CUADRO 5

RED PRIORITARIA MANTENIBLE				
Red pavimentada		Red no pavimentada		Total (Km.)
Categoría	Km.	Categoría	Km.	
Especial	244.84			244.84
Primaria	640.36			640.36
Secundaria	890.04			890.04
Terciaria mejorada	355.18	Terciaria	1,200.21	1,555.39
Rural "A" mejorada	91.32	Rural "A"	985.39	1,076.71
Rural "B" mejorada	31.5	Rural "B"	949.51	981.01
Total	2,253.24		3,135.11	5,388.35

Fuente: Unidad de Planificación Vial del MOP. Septiembre 2002

Los datos anteriores reflejan que actualmente el MOP da mantenimiento a 5,388.35 kilómetros, equivalentes a aproximadamente el 17.7% de la red vial nacional (red vial nacional de acuerdo a los datos suministrados por SNET).

El artículo 46 de la ley de creación del FOVIAL dice lo siguiente: "Una vez que el FOVIAL haya lograda la máxima cobertura de mantenimiento de la Red Vial Nacional Prioritaria Mantenible, sin menoscabo de la conservación vial, podrá asignar recursos de inversión a proyectos de reconstrucción, rehabilitación, o mejoramiento dentro de dicha red o **del resto de la red competencia del MOP.** ... (Lo subrayado es nuestro). El artículo indica que la red es más extensa que la "red prioritaria mantenible."

Si a los 10,377 Km, que hemos establecido como la Red Vial competencia del MOP se le restan los 5,388.35 Km. de la red prioritaria mantenible, resulta una diferencia de 4,988.65 Km. (48.07 %) que es lo que actualmente no está cubierto por el MOP y que es parte de su competencia específica.

1.4 Costos unitarios de mantenimiento rutinario

Las actividades necesarias para llevar a cabo el mantenimiento rutinario de vías, están detalladas en la Ley del FOVIAL⁴ y para realizar las estimaciones del costo de mantenimiento rutinario por kilómetro de vía pavimentada y de vía no pavimentada, se han considerado los montos que a la fecha del estudio el FOVIAL

⁴ Artículo 3, Ley de creación del FOVIAL

estaba pagando a las diferentes empresas licitantes. Después de la investigación efectuada los resultados obtenidos fueron los siguientes:

CUADRO 6

Costos de mantenimiento rutinario por kilómetro	
Tipo de vía	Costo promedio unitario (\$ dólares US)
Kilómetro de vía interurbana no pavimentada	\$ 5,500
Kilómetro de vía urbana pavimentada	\$ 9,075

Fuente: Licitaciones de mantenimiento rutinario efectuadas por el FOVIAL

Para el mantenimiento rutinario en las vías urbanas se ha determinado un valor de \$9.075.00 por kilómetro de vía reparada. Este mantenimiento es un “bacheo superficial” el cual se realiza en general una vez por año de acuerdo a la situación de la calle. El daño de la vía antes de la reparación puede ser desde un 3 % hasta un 45% en casos extremos; para el cálculo utilizado en este documento se asume un nivel de daño del 15%.

1.5 Supuestos para las estimaciones financieras

Para desarrollar las estimaciones financieras que se presentan en la parte 3 del presente estudio se han considerado los siguientes supuestos:

a. Mantenimiento rutinario:			
Se refiere a la reparación localizada de pequeños defectos en la calzada y el pavimento; nivelación de superficies sin pavimentar y hombros; mantenimiento regular del drenaje, taludes laterales, bordes, dispositivos para el control de tránsito y otros elementos accesorios, limpieza de fajas de derecho de vía y el control de la vegetación, aplicándose por su naturaleza una o más veces al año			
b. Extensiones y Competencias:			
	Total Km.	Pavimentado Km.	No Pavimentado Km.
Extensión de la red vial nacional	<u>30,495.00</u>	<u>2,394.00</u>	<u>28,101.00</u>
Competencia del Gobierno Central	10,377.00	2,394.00	7,983.00
Competencia de los Gobiernos Locales	20,118.00	0	20,118.00 ⁵

⁵ Para efectos de cálculo de los costos de mantenimiento rutinario se han deducido de los 20,495 Km. los 9,687 Km. de caminos de huella o de herradura, dados que éstos requieren de grandes inversiones para poder tener mantenimiento rutinario, reduciéndose por lo tanto a 10,808 Km.

c. Costos unitarios anuales por kilómetro	
Kilómetro según tipo de vía	Costo unitario (dólares US)
Kilómetro de vía no pavimentada	\$ 5,500.00
Kilómetro de vía pavimentada interurbana	\$ 9,367.00
Kilómetro de vía pavimentada urbana	\$ 9,075.00

Finalmente, al comparar las cifras de mantenimiento rutinario mencionadas anteriormente con otros estudios realizados, se pueden dar algunas discrepancias, por lo que es conveniente examinar, dentro de esas comparaciones, los diferentes elementos contenidos en los supuestos que se han definido.

Para el caso, la Agencia Alemana de Cooperación, GTZ desarrolló un estudio de la red vial para el municipio de Conchagua, departamento de La Unión, en el cual se considera que el mantenimiento rutinario comprende las actividades siguientes:

- Limpieza de cunetas
- Limpieza de drenajes
- Limpieza de badenes,
- Chapeo en las orillas del camino,
- Bacheo superficial,
- Mantenimiento de pequeñas estructuras.

Como se puede observar, dentro de estas actividades no se han incluido reparaciones de badenes, trabajos de balastado, ni se han incluido costos por compactación, asumiéndose que el tráfico vehicular se encargará de tal actividad.

Por otra parte, no hay valores para las reparaciones puntuales que se mencionan en el documento: drenaje menor, estructuras, cabezales de muros.

Otro elemento importante es que el mantenimiento rutinario se ejecuta una vez por año, (una cuadrilla conformada por 10 personas más un capataz y una motoniveladora durante 61 días calendario), trabajos que se realizan después del invierno para aprovechar la humedad del camino.

Así mismo, dentro de los cálculos correspondientes al periodo de tres meses de trabajo, no se han tomado en cuenta las prestaciones de ley a que tienen derecho los trabajadores.

Otro factor considerado dentro del mencionado estudio es que todos los trabajos se deben contratar por medio de la Unidad de Adquisiciones y Contrataciones Institucional (UACI) de cada entidad. Al considerar la realización de las contrataciones a través de la UACI, y el establecimiento de un contrato de mantenimiento anual, supone un incremento del aproximadamente un 40% de

costos indirectos, que cubren los requerimientos de la UACI, fianzas, contabilidad, personal idóneo, etc., además de la utilidad del contratista.

Por otra parte, si se analiza lo que el FOVIAL define por mantenimiento rutinario, resulta que es un contrato en el cual el contratista trabaja en forma permanente por la duración del mismo, dándole mantenimiento a la ruta contratada para conservarla en buenas condiciones para el tráfico considerado.

Considerando lo anteriormente expuesto, las cifras no son comparables, ya que el estudio mencionado parte de supuestos diferentes a los considerados en la presente investigación.

2. RECURSOS FINANCIEROS PARA MANTENIMIENTO DE LA RED VIAL

De conformidad a la distribución de competencias sobre la red vial, con sus fuentes de financiamiento determinadas en la Ley del FOVIAL y en la Ley de Carreteras y Caminos Vecinales a que se hace referencia en el presente estudio, se identifican dos fuentes de recursos financieros para el mantenimiento de la red vial:

Financiamiento del Gobierno Central: Se refiere a recursos financieros que se asignan en la Ley de Presupuesto General dentro del Ministerio de Obras Públicas (MOP) bajo dos categorías o partidas, una ubicada directamente dentro de los programas tradicionales del MOP y la otra correspondiente a recursos denominados de transferencias al FOVIAL, que consiste en la contribución de conservación vial que grava la venta o cualquier forma de transferencia de propiedad de diesel y gasolinas o sus mezclas con otros carburantes que realicen importadores o refinadores.⁶

Financiamiento municipal: Estos son recursos financieros disponibles a nivel municipal provenientes de la recaudación de impuestos de vialidad Series B, C y D, los cuales son para la construcción, mejoramiento y conservación de caminos vecinales o municipales⁷;

Este impuesto es el único que tiene carácter específico para el mantenimiento vial de caminos bajo la responsabilidad municipal.

También, dentro de los ingresos municipales se encuentra la tasa correspondiente al servicio de pavimentación o adoquinado, la cual es exclusiva para el mantenimiento de calles urbanas de los municipios.

Es importante señalar que a nivel local existen otros recursos financieros como la recaudación de impuestos y las transferencias recibidas del Gobierno Central (FODES 80%), los cuales son utilizados para atender al conjunto de competencias

⁶ Decreto Legislativo No. 597 del treinta y uno de octubre del año dos mil uno.

⁷ Artículo 22, Ley de Carreteras y Caminos Vecinales

(28)⁸, que por ley competen a las municipalidades de acuerdo al Código Municipal. De manera que éstos no son fondos definidos específicamente para el mantenimiento de caminos vecinales.

2.1 Financiamiento GOES

A nivel de Gobierno Central (GOES), los recursos financieros que se han asignado anualmente para el mantenimiento de la red vial, durante el período 2000-2003 son los siguientes:

CUADRO 7

Asignaciones anuales del GOES			(Dólares)
Año	MOP	FOVIAL	Total GOES
2000	\$ 30,407,449	0	\$ 30,407,449
2001	\$ 28,086,555	0	\$ 28,066,555
2002	\$ 30,357,850	\$ 69,731,846 ⁹	\$ 100,089,696
2003	\$ 4,762,805	\$ 72,000,000	\$ 76,762,805

Fuente: Presupuesto General de la Nación 2000, 2001, 2002 y 2003

Las cifras anteriores muestran los recursos financieros que el GOES ha tenido disponibles para el mantenimiento rutinario y periódico de la red vial durante el período 2000 - 2003. La tendencia de los montos totales anuales disponibles durante ese período ha sido variable, aproximadamente \$30.4, \$28.1, \$100.1 y \$76.8 millones dólares en el 2000, 2001, 2002 y 2003 respectivamente.

Es interesante destacar que entre el 2001 (sin FOVIAL) y el 2002 (con FOVIAL), este rubro tuvo un incremento de un poco más de \$72 millones, que representó más de un 300% de incremento entre ambos años, dado que a lo recaudado durante este primer año a través del FOVIAL (\$69.7 millones), se le sumó el presupuesto con el que ya contaba esta cartera (\$30.4 millones).

En el año 2003 esta situación cambió, y a lo asignado a través del FOVIAL únicamente se le sumó \$4.8 millones de dólares, del presupuesto del MOP. Con relación a la tendencia de las asignaciones del FOVIAL la situación ha sido ligeramente creciente, pasando de \$ 69,7 en el 2002 a \$ 72.0 millones en el 2003¹⁰

⁸ Art. 4, Código Municipal

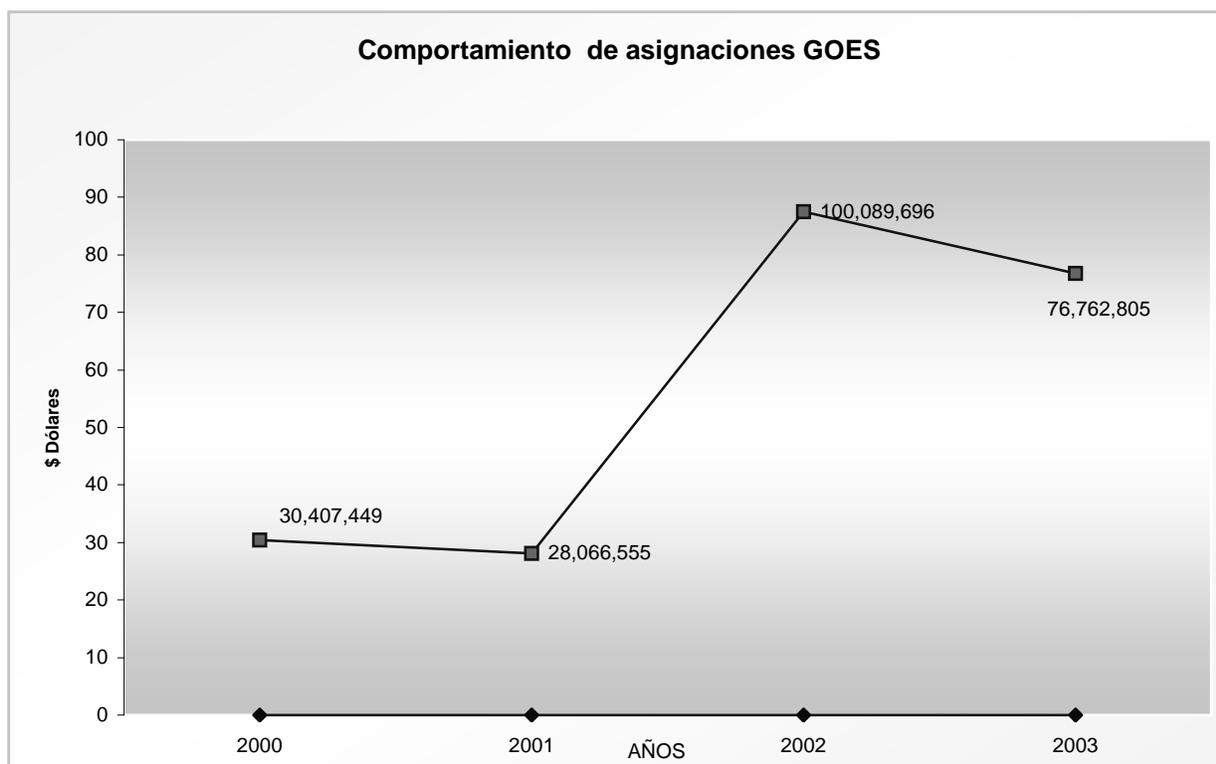
⁹ De acuerdo al resumen anual de actividades del 2002, publicado por el FOVIAL, la asignación original de \$ 57,100,100 fue aumentada a \$ 69,731,846 debido a incrementos automáticos de \$ 3,800,848 y \$ 5,530,898 y refuerzo de mano de obra de \$ 3,300,000.00. Del total de \$ 69,731,846.08, \$ 38,081,233.38 corresponden a mantenimiento periódico y \$ 31,650,612.70 a mantenimiento rutinario.

¹⁰ Sin considerar los aumentos automáticos que pueden darse en el transcurso del año 2003

un aumento en términos absolutos de \$ 2.3 millones equivalentes en términos relativos al 3.3%.

Por otra parte, la transferencia que anualmente recibe el FOVIAL se presenta dentro del presupuesto general con un nivel de detalle limitado, incluyendo solo cifras globales que no permiten observar en forma transparente, clara y detallada el destino por rubros que tendrán los fondos que se han presupuestado, tal como lo estipula la guía para la preparación del proyecto de presupuesto y el manejo de los formatos de formulación presupuestaria del Ministerio de Hacienda¹¹.

A lo anterior habría que agregar que las asignaciones presupuestarias para mantenimiento a través del FOVIAL presentadas como gastos de inversión, no responden a la realidad de la erogación, por cuanto tal rubro representa un gasto corriente o de funcionamiento, es decir, un gasto de consumo que tiene un carácter recurrente. Gráficamente el comportamiento de las asignaciones anuales GOES disponibles para el mantenimiento de la red vial se puede observar a continuación:



2.2 Financiamiento municipal

La recaudación municipal proveniente del impuesto de vialidad y de la tasa urbana de pavimentación o adoquinado para las 29 municipalidades de la muestra, de los años 1999, 2000 y 2001 se presenta a continuación en forma resumida:

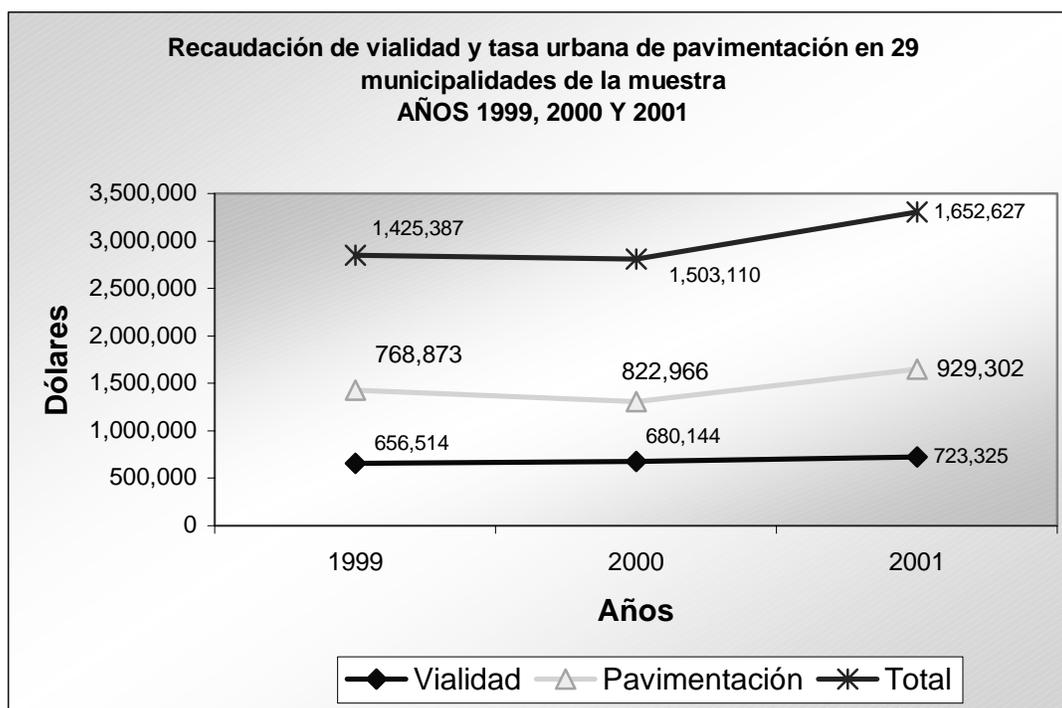
¹¹ Circular No. SAFI-DGP No. 4024 / 99

CUADRO 8

Recaudación de vialidad y tasa de pavimentación en 29 municipalidades de la muestra (dólares)

Tipología de municipio	No. de municipios	Vialidad			Tasa urbana de pavimentación		
		1999	2000	2001	1999	2000	2001
1	3	\$ 594,286	\$ 619,568	\$ 643,861	\$ 296,389	\$ 275,450	\$ 267,974
2	4	\$ 59,438	\$ 57,057	\$ 75,690	\$ 393,878	\$ 452,662	\$ 555,568
3	6	\$1,796	\$2,274	\$ 1,901	\$ 46,741	\$ 56,552	\$ 62,941
4	11	\$ 987	\$ 1,228	\$ 1,706	\$ 27,310	\$ 34,710	\$ 37,574
5	5	\$ 7	\$ 17	\$ 167	\$ 4,555	\$ 4,592	\$ 5,245
total	29	\$656,514	\$680,144	\$723,325	\$768,873	\$822,966	\$ 929,302

Fuente: Contabilidad municipal y planes estratégicos participativos



Los ingresos recaudados por las 29 municipalidades de la muestra durante los años del período demuestran una tendencia creciente. La recaudación del impuesto de vialidad fue \$656.514, \$680.144 y \$723.325 en 1999, 2000 y 2001 respectivamente y a la tasa de pavimentación le correspondieron \$ 768.873, \$822.966 y \$ 929.302 en 1999, 2000 y 2001 respectivamente. El porcentaje de crecimiento del período fue de 10% para vialidad y 21% para pavimentación.

Cuando a manera de ejercicio, la recaudación de vialidad y tasa urbana de pavimentación del último año del período o sea 2001 se separa en dos grupos, considerando que los municipios de San Salvador, Santa Ana y San Miguel, como cabeceras principales podrían traer alguna distorsión a la información recolectada y para efectos de un mayor acercamiento a la realidad, la situación resultante es la siguiente:

CUADRO 9
Recaudación de vialidad y tasa urbana de pavimentación por grupos de municipios de la muestra (2001)

	San Salvador/Santa Ana /San Miguel (3)		Resto de municipios (26)		Total (29)	
Recaudación (año 2001)	\$ 1,114,174	67.4%	\$ 538,453	32.6%	\$1,652,627	100%
Vialidad	\$ 646,508	89.4%	\$ 76,817	10.6%	\$723,325	100%
Tasa urbana de pavimentación	\$ 467,666	50.3%	\$ 461,636	49.7%	\$929,302	100%

Fuente: Registros contables municipales

La información contenida en el cuadro anterior revela que, del 100% de la recaudación en concepto de vialidad y tasas de pavimentación percibida por la totalidad de municipalidades de la muestra, en conjunto San Salvador, Santa Ana y San Miguel lograron recaudar el 67.4% del total, y el resto, 26 municipalidades en conjunto, sólo recaudaron el 32.6%.

En el caso de la recaudación del impuesto de vialidad, la diferencia es aún más significativa, ya que los tres municipios mencionados recibieron el 89.4% del total recaudado y las 26 municipalidades restantes, únicamente el 10.6%.

Con relación a lo recolectado por tasas urbanas de pavimentación, el 50.3% le correspondió a los tres municipios más grandes y al resto de municipalidades el 49.7% del total recaudado.

3. COSTOS ESTIMADOS DE MANTENIMIENTO RUTINARIO

3.1 Red vial nacional

En el siguiente cuadro se presenta una estimación de costos anuales para el mantenimiento de la red vial nacional, de acuerdo a la competencia de cada nivel del Estado, del gobierno central y de los gobiernos locales. Esta estimación se ha hecho de conformidad a los supuestos establecidos para la estimación de costos de mantenimiento rutinario mencionados anteriormente.

CUADRO 10
Costos de mantenimiento rutinario de la red vial nacional
(Dólares)

COSTO DE COMPETENCIAS	VIAS PAVIMENTADAS	VIAS NO PAVIMENTADAS	TOTALES
MOP / FOVIAL	Kilómetros: 2,394	Kilómetros: 7,983	Kilómetros: 10,377
	Costo unitario: \$9,367	Costo unitario: \$ 5,500	
	Costo total: \$22,424,598	Costo total: \$43,906,500	Costo total: \$66,331,098
262 MUNICIPIOS		Kilómetros: 10,431	Kilómetros: 10,431
		Costo unitario: \$ 5,500	
		Costo total: \$57,370,500	Costo total: \$57,370,500
RED VIAL NACIONAL	Kilómetros: 2,394	Kilómetros: 18,414	Kilómetros: 20,808
	Costo total: \$22,424,598	Costo total: \$101,277,000	Costo total: \$123,701,598

Nota: Esta tabla no incluye la red urbana ni caminos de huella o herradura¹²

Los datos anteriores muestran que los costos anuales estimados para el mantenimiento rutinario de la red vial nacional, excluyendo los caminos de herradura con una longitud de 20,808 kilómetros son de \$123.701,598.00.

¹² Para efectos de cálculo de costos se han excluido los 9,687 Kilómetros de caminos de huella o de herradura, ya que para ser objeto de mantenimiento rutinario se requieren grandes inversiones para su ampliación y rehabilitación

De acuerdo a las estimaciones, al GOES le corresponde el mantenimiento de 10,377 kms., de los cuales, 2,394 kms son vías pavimentadas y 7,983 kms son vías no pavimentadas; cuyo mantenimiento tendría un costo estimado de \$66.331,098.00.

Mientras, a las municipalidades les compete –en su conjunto- dar mantenimiento a 10,431 kms de vías no pavimentadas con un costo estimado de \$ 57,370,500.00 .

3.2 Red vial urbana

La longitud estimada de la red vial urbana de las 29 municipalidades de la muestra se detalla en los anexos, la cual totaliza 2,094.20 Km.

A continuación se presentan los costos estimados de mantenimiento rutinario para los 29 municipios de la muestra divididos en dos grupos, los tres municipios más grandes (San Salvador, Santa Ana y San Miguel) y el resto, 26 municipios.

CUADRO 11
Cálculo de costos de mantenimiento rutinario de la red urbana de los municipios de la muestra

	San Salvador/Santa Ana /San Miguel (3)		Resto de municipios (26)		Total (29)	
Longitud de red urbana en kms.	1,546.40 kms		547.80 kms		2,094.20 Kms.	
Costo de mantenimiento rutinario por km.	\$ 9,075.00		\$ 9,075.00		\$ 9,075.00	
Costos	\$14.033,580	73.84%	\$4,971,285	26.16%	\$19,004,865	100%

Fuente: Registros contables municipales

La información del cuadro anterior refleja que si las 29 municipalidades de la muestra decidieran dar un mantenimiento rutinario de sus vías urbanas, demandarían recursos por valor de \$19.004,865.00, de acuerdo al costo unitario estimado de \$9.075 por kilómetro.

Al separar, las tres municipalidades más grandes, San Salvador, Santa Ana y San Miguel de las restantes 26 municipalidades de la muestra, se concluye que solamente ese grupo de tres demandarían \$14,033,580.00 es decir, el 73.84% del total de recursos necesarios, el resto de 26 municipios requerirían \$ 4,971,285.00 o sea el 21.16 %.

4. INGRESOS Y COSTOS DE MANTENIMIENTO RUTINARIO

4.1 Gobierno Central

Al realizarse una comparación entre los costos relativos a las competencias GOES en relación al mantenimiento rutinario de vías y aquellos recursos financieros anualmente disponibles para el año 2002, se obtuvieron los resultados siguientes:

CUADRO 12
RED PRIORITARIA MANTENIBLE (GOES)
Ingresos y costos anuales estimados para mantenimiento
Dólares

Red prioritaria mantenible				
Vías pavimentadas (2,253.24 Km.)	Vías no pavimentadas (3,135.11 Km.)	Costos estimados (5,388.35 km)	Ingresos 2003	Superávit estimado
\$ 21,106,099	\$ 17,243,105	\$ 38,349,204	\$76,762,805	\$ 38,413,601

De conformidad a los datos anteriores, los costos estimados de los 5,388.35 Km. de red prioritaria mantenible definida por el GOES, le corresponden costos estimados de \$38,349,204, los cuales al ser comparados con los ingresos presupuestados para el año 2003 que ascienden a \$ 76,762,805 da como resultado un superávit de \$38,413,601.

4.2 Municipios de la muestra

Al realizarse una comparación entre los costos relativos a las competencias de mantenimiento rutinario de vías correspondientes a las 29 municipalidades de la muestra y aquellos recursos financieros anuales específicos, se obtienen los resultados siguientes:

CUADRO 13
Ingresos y costos de mantenimiento rutinario anuales de la Red Vial
Municipal
29 municipios de la muestra
Dólares

	San Salvador / Santa Ana / San Miguel (3)	Resto de municipios (26)	TOTAL (29)
Competencia ¹³	658.13 Km.	897.97 Km.	1,556.10 Km.
Costo de mantenimiento rutinario por kilómetro	\$ 5,500.-	\$ 5,500.-	\$ 5,500.-
Costos estimados de mantenimiento rutinario	\$ 3.619,715.-	\$ 4.938,835.-	\$ 8.558,550.-
<u>Recaudación del impuesto de vialidad 2001¹⁴</u>	\$ 646,508.-	\$ 76,816.-	\$ 723,325.-
Déficit estimado	(\$ 2.973,207.-)	(\$ 4.862,019.-)	(\$7.835,226.-)

NOTA: No incluye la red urbana

De acuerdo a las cifras anteriores, el mantenimiento rutinario anual de la red vial, competencia de las 29 municipalidades de la muestra, tendrían un costo estimado para el grupo de tres municipalidades de \$ 3,619,715.00, que al ser comparados con los ingresos de vialidad que ascienden a \$ 646,508.00, resulta un déficit de \$2,973,207.00. Para el resto de las 26 municipalidades, el costo sería de \$4.938,835.00 que al ser comparados con los ingresos de vialidad de \$ 76,816.00 resulta un déficit de \$ 4.862,019.00. El total deficitario para las 29 municipalidades de la muestra asciende a \$ 7.835,226.00

Finalmente, en el supuesto de que las 29 municipalidades de la muestra recurran al 100% de las transferencias de capital FODES para proporcionar mantenimiento rutinario a los caminos vecinales, se tendría que utilizar aproximadamente las tres cuartas partes de la misma, reduciéndose drásticamente la atención de las otras veintiocho (28) competencias que les asigna el Código Municipal.

Con relación a los ingresos y costos para el mantenimiento de las vías urbanas de los 29 municipios de la muestra la situación resultante es la siguiente:

¹³ No se consideran kilómetros de caminos de pavimento principal ni tránsito de verano

¹⁴ Información 2001

CUADRO 14
Ingresos y costos de mantenimiento rutinario anuales de vías urbanas
29 municipalidades de la muestra
Dólares

	San Salvador / Santa Ana / San Miguel (3)	Resto de municipios (26)	TOTAL (29)
Competencia	1,546.40 kms.	547.80 kms.	2,094.20 kms.
Costo de mantenimiento rutinario por kilómetro	\$ 9,075.-	\$ 9,075.-	\$ 9,075.-
Costos estimados de mantenimiento rutinario	\$ 14.033,580.-	\$ 4.971,285.-	\$ 19.004,865.-
<u>Recaudación de la tasa de pavimentación año 2001</u>	\$ 467,666.-	\$ 461,635.-	\$ 929,301.-
Déficit estimado	(\$13.565,914.-)	(\$4.509,650.-)	(\$18.075,564.-)

De acuerdo a las cifras anteriores, el mantenimiento rutinario anual de kilómetros de vías urbanas, competencia de las 29 municipalidades de la muestra, tendrían un costo estimado para el grupo de tres municipalidades de \$ 14,033,580.- que al ser comparados con los ingresos de la tasa urbana de pavimentación que ascienden a \$ 467,666.-, resulta un déficit de \$ 13,565,914.-. Para el resto de las 26 municipalidades, el costo sería de \$ 4.971,285.- que al ser comparados con los ingresos de la tasa urbana de pavimentación de \$ 461,635.00 resulta un déficit de \$ 4.509,650.00. En total el déficit suma la cantidad de \$ 18.075,564.-

La situación planteada resulta difícil para las municipalidades, ya que no disponen de esos recursos en los montos mencionados, consecuentemente el mantenimiento proporcionado es limitado.

4.3 Proyección para las 262 municipalidades

A continuación se presenta una estimación de la recaudación del impuesto de vialidad y de pavimentación para las 262 municipalidades, a partir de lo que percibieron las 29 municipalidades de la muestra.

CUADRO 15
Recaudación proyectada de vialidad para las 262 municipalidades
(Dólares)

Tipología de municipio	No. De municipios según tipología	Recaudación 2001 muestra de 29 municipalidades		Recaudación anual promedio	Recaudación anual proyectada 262 municipalidades
		Número de municipalidades	Monto (Dólares)	Monto (Dólares)	Monto (Dólares)
1	11	3	643,861	214,620	2.360,820
2	14	4	75,690	18,923	264,922
3	65	6	1,901	317	20,605
4	103	11	1,706	155	15,965
5	69	5	167	33	2,277
Total	262	29			2.664,589

Los montos proyectados de recaudación por vialidad de las 262 municipalidades del país, se comparan con los montos proyectados que se demandarían para dar mantenimiento a la red vial de competencia municipal. De ello resulta lo siguiente:

CUADRO 16
Ingresos y costos de mantenimiento rutinario anuales
Competencia de 262 municipalidades
Dólares

Competencia	10,431 Km. ¹⁵
Costo de mantenimiento rutinario por kilómetro	\$ 5,500.-
Costos estimados de mantenimiento rutinario	\$ 57.370,500.-
Recaudación anual proyectada del impuesto de vialidad	\$ 2.664,589.-
Déficit estimado	(\$ 54.705,911.-)

De conformidad a la información anterior las 262 municipalidades del país necesitan \$57.370,500 para darle mantenimiento rutinario a los 10,431 Km que les corresponde, sin embargo, recaudan en concepto de vialidad tan solo \$ 2.664,589, lo cual da como resultado un déficit de \$ 54.705,911.-

¹⁵ Caminos de tránsito de verano o vecinales.

5. ANÁLISIS DE COMPETENCIAS DE ACUERDO AL MARCO LEGAL

5.1 La perspectiva constitucional

Fines generales del Estado salvadoreño

En su expresión más general, los fines del Estado salvadoreño, están consignados en los artículos 1 y 2 de la Constitución: 1. El *origen y el fin* del Estado es la *persona humana*. 2. En consecuencia, es su obligación asegurar a los habitantes de la República, el goce de la libertad, la *salud*, la cultura, el *bienestar económico* y la justicia social. 3. Está organizado para la consecución de la justicia, de la seguridad jurídica y del *bien común*. 4. Toda persona tiene derecho a la vida, a la integridad física y moral, a la libertad, a la *seguridad*, al trabajo, a la propiedad y posesión, es obligación del Estado protegerla en la conservación y defensa de los mismos.

Al establecer tales fines, la Constitución salvadoreña desarrolla la concepción de un *Estado responsable*, socialmente responsable, por cuanto la persona humana, por su propia naturaleza, al mismo tiempo que crea y constituye la sociedad, no puede concebirse sino formando parte de ésta.

El Estado como unidad política

Elemento esencial de este análisis es la consideración del Estado como una entidad única responsable frente a los ciudadanos, que, para la mejor realización de sus fines (misión, visión y objetivos estratégicos), divide sus funciones y órganos, atribuyéndoles diferentes competencias. Desde esta perspectiva, la dicotomía Gobierno central – Gobiernos locales no responde a más propósitos que los dichos: una división de funciones y competencias, para la mejor realización de sus fines.

Gobierno central y gobiernos locales

Cuando se habla de *Gobierno de la República*, centramos nuestra atención en las características del Gobierno central, consignadas en el Título III de la Constitución, que trata de *El Estado, su forma de gobierno y sistema político*. Se piensa en su carácter republicano, democrático y representativo; su sistema político; el origen del poder público, la división, independencia y limitación de sus poderes; la indelegabilidad de sus funciones y sus tres órganos principales: el Legislativo, el Ejecutivo y el Judicial.

Ello es correcto, con el agregado de que tales concepciones y principios no deben quedar restringidos exclusivamente al Gobierno central, sino, por el contrario, *deben* extenderse e inundar a *todo* el Estado, a las actuaciones de todos sus órganos y funcionarios, en lo que sea aplicable a cada uno.

Pero la fuerza de los hechos, esto es una historia de centralismo político administrativo, que hace olvidar o, *impide pensar*, en otro título de la Constitución, el VI, que trata de los *Órganos del Gobierno, atribuciones y competencias*, cuando en su Capítulo VI establece el *Gobierno Local*; con ello crea un ámbito de competencia política que abarca y divide todo el territorio de la República: el del Gobierno local. Éste, que es diferente y autónomo del Gobierno central, que tiene su propia competencia, es complementario y no contrapuesto al central.

Citando textualmente la Constitución, artículos 200, 202 y 203¹⁶, se puede afirmar: 1. que para efectos de *administración política*, el territorio de la República se divide en Departamentos; 2. Que, *para el Gobierno Local*, los departamentos a su vez se dividen en Municipios, y 3. Que éstos “*serán autónomos en lo económico, en lo técnico y en lo administrativo, y se regirán por un Código Municipal, que sentará los principios generales para su organización, funcionamiento y ejercicio de sus facultades autónomas.*”

En otras palabras, de acuerdo al sistema constitucional salvadoreño, el Estado tiene dos dimensiones políticas fundamentales: la del Gobierno Central y la de los Gobiernos Locales. En consecuencia, cada uno de estos *gobiernos* comparten la misma “visión, misión y objetivos estratégicos” del Estado, adecuados al ámbito de su *competencia territorial y material*.

La autonomía municipal

Es desde la perspectiva antes indicada como debe ser concebida la *autonomía* del Municipio: como un atributo y condición indispensable para el ejercicio del Gobierno Local, es decir, para realizar los actos necesarios para el cumplimiento de los fines del Estado en el ámbito local. Desde esta perspectiva, el Código Municipal adquiere fundamental relevancia puesto que se trata de la norma reservada constitucionalmente para desarrollar *los principios generales para su organización (del Municipio), funcionamiento y ejercicio de sus facultades autónomas* con los que debe ejercer su Gobierno.

Desde esta perspectiva constitucional, el legislador no puede disponer a voluntad sobre los alcances de la autonomía municipal. El legislador está obligado a respetar y plasmar dicha perspectiva no sólo en la formulación de los preceptos del Código Municipal, sino en los de cualquier ley que afecte el ámbito municipal en

¹⁶ Art. 200.- Para la administración política se divide el territorio de la República en departamentos cuyo número y límite fijará la ley. En cada uno de ellos habrá un Gobernador propietario y un suplente, nombrados por el Órgano Ejecutivo y cuyas atribuciones determinará la ley. Art. 202.- Para el Gobierno Local, los departamentos se dividen en Municipios, que estarán regidos por Concejos formados de un Alcalde, un Síndico y dos o más Regidores cuyo número será proporcional a la población. Los miembros de los Concejos Municipales deberán ser mayores de veintiún años y originarios o vecinos del municipio; serán elegidos para un período de tres años, podrán ser reelegidos y sus demás requisitos serán determinados por la ley. Art. 203.- Los Municipios serán autónomos en lo económico, en lo técnico y en lo administrativo, y se regirán por un Código Municipal, que sentará los principios generales para su organización, funcionamiento y ejercicio de sus facultades autónomas. Los Municipios estarán obligados a colaborar con otras instituciones públicas en los planes de desarrollo nacional o regional.

una o varias de sus dimensiones, por ejemplo, la territorial, jurídica, política, económica, financiera, medio ambiental, etc.

Competencia central y competencia municipal

El texto constitucional muestra en esta materia un fuerte desequilibrio, reflejo de la tradición política centralista a que se aludió antes. Desarrolla con abundancia las atribuciones del *Órgano Ejecutivo*¹⁷, y apenas enumera las que comprende la autonomía del Municipio. El contenido de las primeras¹⁸, no deja la menor duda de su carácter general y nacional, en tanto que el de las segundas, *Las Municipalidades*¹⁹, encabeza atribuyéndoles exactamente la función de *Gobierno Local*. La disposición (Art. 202), literalmente dice: “Para el Gobierno Local, los departamentos se dividen en Municipios...”

Este desequilibrio constitucional se supera mediante una lectura atenta de los artículos 206 y 203 de la Constitución, que muestran la naturaleza complementaria e integradora de esas dos dimensiones políticas del Estado.

El Art. 206 dice:

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

De la primera parte de la disposición podemos extraer una clara conclusión: La responsabilidad sobre el desarrollo local corresponde al Municipio; su competencia material de gobierno es *el desarrollo*; su competencia territorial, *lo local*, lo que está dentro de su delimitación geográfica.

La segunda parte de la disposición establece un claro *deber de colaboración* de las instituciones del Estado con las municipalidades, de la misma manera que éstas, conforme al inciso segundo del Art. 203 Constitución, “estarán obligados a colaborar con otras instituciones públicas en los planes de desarrollo nacional o regional”.

¹⁷ Constitución, Título VI Órganos del Gobierno, atribuciones y competencias, Capítulo II *Órgano Ejecutivo*.

¹⁸ Defensa Nacional y Seguridad Pública; plan general del gobierno; proyecto de presupuesto de ingresos y egresos; cumplir y hacer cumplir la Constitución, los tratados, las leyes y demás disposiciones legales; mantener ileso la soberanía de la República y la integridad del territorio; procurar la armonía social, y conservar la paz y tranquilidad interiores y la seguridad de la persona humana como miembro de la sociedad; celebrar tratados y convenciones internacionales, someterlos a la ratificación de la Asamblea Legislativa, y vigilar su cumplimiento; dirigir las relaciones exteriores; sancionar, promulgar y publicar las leyes y hacerlas ejecutar; proporcionar a los funcionarios del orden judicial, los auxilios que necesiten para hacer efectivas sus providencias; Conmutar penas, previo informe y dictamen favorable de la Corte Suprema de Justicia; dirigir la guerra y hacer la paz; velar por la eficaz gestión y realización de los negocios públicos; organizar, conducir y mantener la Policía Nacional Civil; conducir y mantener el Organismo de Inteligencia del Estado.

¹⁹ Constitución, Título VI *Órganos del Gobierno, atribuciones y competencias* Capítulo VI *Gobierno Local* Sección Segunda *Las Municipalidades*.

Esta reciprocidad de deberes – obligaciones refuerza la horizontalidad de las relaciones entre el Gobierno Central y el Gobierno Local; su división de competencias es de carácter territorial y material, no de carácter jerárquico, lo que significa que entre uno y otro Gobiernos, existe una relación de igualdad y complementariedad, nunca de verticalidad.

Como se verá más adelante, no es posible identificar una norma que responsabilice al municipio del mantenimiento de las *calles urbanas*²⁰, ni tampoco de los drenajes. Sin embargo, consecuentes con la perspectiva constitucional antes esbozada (especialmente en lo relativo a la responsabilidad única del Estado frente a sus habitantes y a la división territorial y material de las competencias entre gobiernos central y locales), un ejemplo de *competencia compartida* entre ellos, aplicado a El Salvador, podría ser la que les correspondería sobre los distintos componentes urbanos e interurbanos de la red vial. Establecerlas es cuestión de racionalidad política.

5.2 Evolución normativa

Para ayudar a comprender la situación actual de las competencias sobre la red vial y los drenajes, se han revisado, partiendo de la primera década del siglo XX, la evolución de las principales leyes que las han determinado: la normativa municipal a partir de 1908, es decir la Ley del Ramo Municipal y el Código Municipal de 1986, el Reglamento Interno del Órgano Ejecutivo, deteniéndose en las funciones de la Dirección General de Urbanismo y Arquitectura, y, finalmente, la Ley de Vialidad.

La revisión deja en claro que el Código Municipal, no obstante su mayor desarrollo sobre los conceptos del municipalismo y, en particular, de la autonomía municipal, es menos específico y concreto que la precedente Ley del Ramo Municipal, en cuanto a la materia de nuestro interés.

Muestra también que el Órgano Ejecutivo fue invadiendo progresivamente las tareas relativas a la de infraestructura urbana, en particular el mantenimiento de las calles en las ciudades en donde hubo proyectos de pavimentación. Para ello creó la Dirección General de Urbanismo y Arquitectura, cuyo antecedente más parecido a lo que era en el año 2000 (cuando fue reducida), se encuentra en 1936, en el Departamento de Hidráulica, Sanidad y *Mantenimiento del Servicio de Aguas y Pavimentación de la Capital*, integrado en la Dirección de Obras Públicas.

Lo mismo sucedió con la competencia sobre la red de acueductos y alcantarillados, hasta descargarse de ella mediante la creación de la Administración Nacional de Acueductos y Alcantarillados —ANDA, mediante el Decreto Legislativo N° 341 de 19 de octubre de 1961.

²⁰ La única alusión a *calles urbanas* aparece repentinamente, sin integración ni explicación alguna, en la tercera reforma de la Ley de Vialidad.

Sin entrar al análisis de causas y condicionantes, se observa que a lo largo de todo el siglo XX, se dio una división administrativa de funciones seguramente no planificada, pero real, en virtud de la cual el Gobierno Central asumió como propias las tareas atinentes a la infraestructura urbana —de ahí la planificación urbana y todo lo que tiene que ver con el mantenimiento de las calles y las alcantarillas dentro de la red urbana— mientras al municipio le correspondían más bien las tareas propias de la vida cotidiana de la comunidad, como la vigilancia de los mercados y en general la seguridad urbana, el control de pesos y medidas, los rastros, la regulación del uso de las calles y aceras, la celebración de matrimonios, los registros civiles, la mejora de las costumbres y la moralidad pública, etc.²¹

Esto fue ciertamente así en la Ciudad de San Salvador y en las principales cabeceras departamentales en donde se realizaron obras de pavimentación, y no varió en nada al entrar en vigencia el Código Municipal, a pesar de que éste contiene una visión del municipio y de su autonomía muy diferente a la de la antigua Ley del Ramo Municipal. Por ello, y por la vaguedad y ambigüedad en la definición de las competencias que nos ocupan, puede afirmarse que el Gobierno Central, adquirió una obligación administrativa sobre la materia, que justificó y determinó en gran medida el enorme crecimiento de su rama de Obras Públicas y sus abultados presupuestos, así como también truncó el desarrollo de la capacidad municipal para asumirla. Por lo mismo, esa obligación no puede ser simplemente abandonada, ni, lo que es igual, “entregada” a otra entidad del Estado, en este caso el Municipio, sin los necesarios recursos para asumirla.

5.3 Identificación de Competencias

La identificación específica de las competencias vigentes sobre la red vial, hasta donde ello es posible, requiere, por una parte, el examen del Código Municipal como norma básica por mandato constitucional sobre la organización, funcionamiento y ejercicio de las facultades autónomas de los municipios, y, por otra, el de las normas que definen y describen la red vial e indican, aunque con omisiones, yuxtaposiciones, ambigüedades e incluso contradicciones, a quien corresponde la responsabilidad sobre el diseño, planificación, construcción, mantenimiento, señalización y regulación del uso de sus distintos componentes.

Cuatro son las normas principales las que se revisan:

- Ley de Carreteras y Caminos Vecinales,
- Ley del Fondo de Conservación Vial,
- Ley de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Área Metropolitana de San Salvador y de los Municipios Aledaños, y en especial el Reglamento de la misma; y
- Ley de Urbanismo y Construcción, y en especial el Reglamento de la misma en lo Relativo a Parcelaciones y Urbanizaciones Habitacionales.

²¹ Ver Art. 50 de la Ley del Ramo Municipal de 1908

Decir que estas son las normas de interés principal para este estudio, se debe a que son ellas las que describen y desarrollan la intrincada maraña de componentes de la red vial, y a que hay otras que se refieren a ella estableciendo competencias, sin afectar las definiciones ni la cuestión de su construcción y mantenimiento. Tal es el caso, por ejemplo, del Reglamento Interno del Órgano Ejecutivo, de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial o de la Ley Agraria.

Código Municipal

El Código Municipal fue emitido mediante Decreto Legislativo 274 del 31 enero 1986, publicado en el Diario Oficial N° 23, Tomo 290, del 5 febrero del mismo año, y entró en vigencia el 1 de marzo también de 1986.

De acuerdo a la Constitución, Art. 203, este Código sentará los principios generales para la organización, funcionamiento y ejercicio de las facultades autónomas de los Municipios, mandato que éste retoma casi textualmente en su Art. 1, en lo que constituye su objeto y campo de aplicación.

El Art. 2 define al Municipio como la Unidad Política Administrativa primaria dentro de la organización estatal y, además de otras caracterizaciones, subraya su autonomía para darse su propio gobierno, encargado de la rectoría y gerencia del bien común local, gozando para cumplir con dichas funciones del poder, de autoridad y autonomía suficientes. Agrega que el Municipio tiene personalidad jurídica.

La autonomía municipal está consignada en el Art. 3, y se refiere, el numeral 3 la extiende a “La libre gestión en las materias de su competencia.”

El elemento crucial de análisis, las competencias del Municipio, están desarrolladas en los 28 numerales del Art. 4 que inicia: Art. 4 “Compete a los Municipios:”

El examen de esos 28 numerales nos permite identificar únicamente tres relacionados con nuestro interés:

Art. 4. Compete a los Municipios:

23^a: “La regulación del uso de calles, aceras, parques y otros sitios públicos, municipales y locales”;

25^a: “Planificación, ejecución y mantenimiento de todo género de obras públicas necesarias al municipio; y

28^a: Los demás que sean propios de la vida local y las que le atribuyan otras leyes.

Como se comprueba, la 23^a competencia se limita a la regulación del uso, no a la construcción ni mantenimiento de las calles; la 25^a es de carácter general, sin embargo no cabe duda que las calles urbanas son obras públicas necesarias al municipio, por lo que puede concluirse que su ejecución, que aquí debe entenderse como construcción, y su mantenimiento, constituye una competencia compartida

entre municipio y el Gobierno Central sobre una parte de la red vial. Finalmente, es la 28ª la atribución la que en su parte final, enlaza con las leyes que definen y describen la red vial y sus competencias. Ninguna otra disposición del Código Municipal contribuye a clarificar el tema en cuestión.

Ley de Carreteras y Caminos Vecinales —LCCV

La LCCV fue emitida por Decreto Legislativo 463 de fecha 4 septiembre 1969, y entró en vigencia el 30 de octubre del mismo año, y en virtud de su Art. 65, derogó “todas aquellas disposiciones que en una u otra forma se opongan a la presente Ley”.

Partía de que el régimen jurídico vigente sobre carreteras y caminos públicos ya no respondía al auge tomado por la construcción de éstos, por lo que era necesario regular la construcción y mantenimiento de las vías públicas, su conservación, desarrollo, uso para fines publicitarios y la construcción de edificios u otras obras en propiedades limítrofes con las mismas.

Su objeto queda definido en el Art. 1, inciso 1º, segunda parte: regular lo relativo a la planificación, construcción y mantenimiento de las carreteras y caminos, así como su uso y el de las superficies inmediatas a las vías públicas.

El Art. 1 primera parte señala que las vías terrestres de comunicación y transporte de la República se clasifican en carreteras, caminos vecinales o municipales y calles; el Art. 2 define las carreteras, para los efectos de la ley, como las vías cuyo rodamiento las hace de tránsito permanente, y el Art. 3 establece una extensa subdivisión de las mismas atendiendo a su importancia y características geométricas.

Más adelante, el cuadro *Red Vial: Clasificación y Definiciones* permitirá una visión de conjunto sobre la clasificación y definiciones de la red vial que proporciona la LCCV, integrada con la de la Ley del Fondo de Conservación Vial.

En lo que se refiere a las competencias, el Art. 2 de la LCCV define que la planificación, construcción y mejoramiento de las carreteras corresponde al Órgano Ejecutivo en el Ramo de Obras Públicas, definición que reafirma en su Art. 10 que dice:

“Art. 10. El Ministerio de Obras Públicas, por medio de sus oficinas respectivas tendrá a su cargo la planificación, diseño, construcción, mejoramiento, conservación y señalamiento adecuado de las carreteras.”

El Art. 4 parte final agrega que la construcción, mejoramiento y conservación de los caminos vecinales o municipales corresponde a la Municipalidad de la respectiva jurisdicción y, finalmente, el Art. 1 inciso segundo establece que “Las calles siguen sujetas al régimen legal bajo el que se encuentran actualmente”.

Como se comprueba, ninguna duda puede quedar en cuanto a que el MOP tienen competencia sobre la planificación, diseño, construcción, mejoramiento, conservación y señalamiento adecuado de las carreteras, y los municipios sobre la construcción, mejoramiento y conservación de los caminos vecinales o municipales. Sin embargo, cuando la ley dice que las calles siguen en el “régimen legal bajo el que se encuentran actualmente” crea un serio problema pues ya al momento de su puesta en vigencia, y más ahora, ese “régimen legal” estaba disuelto.

En efecto, la Ley no podía sino referirse a la Ley de Caminos, Calzadas y Puentes Públicos, puesto que calzada, según el diccionario de la Real Academia Española, significa “camino empedrado” y también “parte de la calle comprendida entre dos aceras”, o referirse a la reforma de la Ley de Vialidad de 31 de mayo de 1926, mediante Decreto Legislativo N° 108, de 29 de diciembre de 1950²², que introdujo sin razonamiento alguno, como se dijo, las palabras “calles urbanas”. El decreto de reforma de la Ley de Vialidad aducía que no era posible atender en forma centralizada la construcción, mejora y mantenimiento de las carreteras troncales, departamentales y caminos vecinales, razón por la que la porción de la red caminera correspondiente a los *caminos vecinales* estaba abandonada, y que puesto que las municipalidades eran los organismos más interesados en la conservación de tales caminos, lo más conveniente era encomendar a ellos la construcción, mejora y mantenimiento de los mismos. Nada decía de “calles urbanas”. La ley no podía referirse a las calles que menciona la competencia 23 del Código Municipal porque éste existió dieciséis años después.

El problema, como se dijo, fue —y es— que ese “régimen legal” estaba disuelto. La Ley de Caminos, Calzadas y Puentes Públicos fue derogada por la LCCV, y el Decreto 108 de 29 de diciembre de 1950 por la tercera versión de la Ley de Vialidad. De esa manera, el inciso segundo del Art. 1 de la LCCV crea un “limbo”.

La LCCV menciona de manera tangencial los drenajes²³, y es la única referencia de importancia que hemos encontrado sobre ellos. Crea un sistema de protección de las vías públicas contra distintas formas de drenajes que puedan dañarlas (Art. 37); obliga a los propietarios colindantes con las vías públicas a recibir o dejar correr las aguas lluvias que ellas desalojen (Art. 38 inc. 1º), y da a los organismos competentes “libre acceso a los fondos particulares”, para la construcción, mejoramiento y conservación de desagües (Art. 38 inc. 2º), siempre para proteger las vías.

²² Diario Oficial de 29 diciembre de 1950

²³ Art. 37.- Toda obra de instalación de acueductos, bocatomas, cauces de salida, dirección de aguas sobrantes, derrames de predio, canales de desagüe, acequias u otros trabajos de la misma índole, ya se trate de aguas negras, pluviales, potables o servidas, que en alguna forma pueda afectar el derecho de vía deberá ser autorizada previamente por la oficina respectiva o Municipalidades en su caso, con vista de los planos de los respectivos proyectos. Art. 38.- Los propietarios o tenedores a cualquier título de bienes raíces, están obligados a recibir y dejar correr dentro de sus predios, las aguas lluvias que desalojen las vías públicas cuando así lo determine el desnivel del terreno. Asimismo estarán en la obligación de mantener limpios y libres de obstáculos los desagües de la vía que aparten las aguas pluviales o sus predios. Para la construcción, mejoramiento y conservación de los desagües en las vías públicas, los organismos competentes tendrán libre acceso a los fondos particulares, debiendo dar aviso con la debida anticipación al propietario, poseedor u ocupante, salvo el caso de emergencia. Los desagües deberán ser construidos en forma y a distancia tales que permitan una equitativa distribución de las aguas lluvias entre los distintos fondos adyacentes a las vías públicas.

Ley de Fondo de Conservación Vial —FOVIAL

Emitida por Decreto Legislativo 208, de 30 de noviembre 2000, entró en vigencia el 26 de diciembre del mismo año, 31 años después que la LCCV.

En sus Considerandos, la Ley del FOVIAL parte de que “la Red Vial Nacional es un bien público y un patrimonio necesario, que sirve y pertenece a la Nación, cuyo buen estado es vital para la consecución del desarrollo económico y social del país”; enfatiza en los beneficios que representa una red vial en buen estado y en que el Ministerio de Obras Públicas no alcanza a cubrir las necesidades de su conservación, y concluye diciendo “que es prioritario para los intereses nacionales introducir mecanismos modernos de financiamiento y gestión de la conservación de la Red Vial Nacional que permita la sostenibilidad de las inversiones realizadas y las que se harán en el futuro.”

El objeto de la Ley queda definido en su Art. 1: “establecer el marco legal para el financiamiento y gestión de la conservación de la Red Vial Nacional Prioritaria Mantenable”. A continuación, el Art. 2 declara de necesidad e interés público la conservación vial, calificándola como una actividad pública y prioritaria del Estado, así como todos los actos conducentes a la consecución de sus objetivos.

El Art. 4 se encarga de la creación del Fondo de Conservación Vial “como una entidad de derecho público, de carácter técnico, de utilidad pública, de duración indefinida, con personalidad jurídica y patrimonio propio, con plena autonomía en el ejercicio de sus funciones, tanto en lo financiero como en lo administrativo y presupuestario.”

La contribución de conservación vial queda establecida en el Art. 26. El hecho generador de la contribución consiste en la venta o cualquier forma de transferencia de propiedad de diesel y gasolinas o sus mezclas con otros carburantes que realicen importadores o refinadores, y su valor es de veinte centavos de dólar americano (US\$ 0.20) por galón de diesel, gasolinas o sus mezclas con otros carburantes, exceptuándose la gasolina de aviación y el diesel subsidiado para el transporte público de pasajeros por medio de autobuses. Los artículos siguientes, del 27 al 33, desarrollan el Régimen Económico y Financiero, el primero de ellos específicamente el patrimonio del FOVIAL.

La Ley del FOVIAL, en su Art. 47 reivindica su carácter especial, en virtud del cual, “prevalecerá sobre cualquier disposición que la contraríe.” Sin embargo, como se ha visto, la Ley de Carreteras y Caminos Vecinales también es una ley especial y se refiere exactamente a la misma materia: la infraestructura o red vial.

Por otra parte, cuando la Ley del FOVIAL define uno de sus conceptos principales, el de Conservación Vial, Art. 3 número 1, establece que la construcción de vías nuevas, la reconstrucción o la rehabilitación total o mejoramiento de la capacidad para elevar su nivel de servicio, serán atribuciones del Ministerio de Obras Públicas, en aquellas vías de su competencia, de conformidad a lo establecido en

la Ley de Carreteras y Caminos Vecinales. En otras palabras, la Ley del FOVIAL, asume e integra dicha ley, tanto para efectos de determinar competencias como para definiciones. El cuadro “Red Vial: Clasificación y Definiciones”, al que ya se ha hecho referencia, muestra claramente el entrecruzamiento que existe entre las dos normas en comento, de manera que podemos afirmar que ellas son complementarias, que la red vial está legalmente descrita y contenida en ambas y no sólo en una de ellas, y que identificar las disposiciones de la LCCV que contrarían a la del FOVIAL será siempre objeto de examen específico.

Las definiciones conceptuales esenciales de esta Ley, que salvo la de Conservación Vial, consisten en definiciones de diversos componente de la red vial, están desarrolladas en su Art. 3, e integradas con las de la LCCV para obtener una visión de conjunto, aparecen en el siguiente cuadro “Red Vial: Clasificación y Definiciones”.

CUADRO17
Red Vial: Clasificación y Definiciones.
(Según el marco legal)

OBJETO	LEY DEL FOVIAL	LEY DE CARRETERAS Y CAMINOS VECINALES
Infraestructura Vial	Red Vial Nacional Prioritaria Conjunto de carreteras pavimentadas y caminos no pavimentados bajo la competencia del Gobierno Nacional, cuyo propósito fundamental es comunicar adecuadamente a los municipios del país, y a éste con el resto de la región centroamericana	Vías terrestres de comunicación y transporte:
Carreteras		Vías cuyo rodamiento las hace de tráfico permanente. Atendiendo a su importancia y características geográficas se subdividen en...
Carreteras pavimentadas	No las define. Dice: “de conformidad a lo que establece la ley de la materia (L. de Carreteras y Caminos Vecinales), se subdividen en:	No las define
Carreteras especiales	Especiales	Especiales , todas aquellas que reúnen condiciones geométricas superiores a las primarias
Carreteras primarias	Primarias	Primarias: las capacitadas para intensidades de tránsito superiores a dos mil vehículos promedio por día, con doce metros de plataforma, siete metros treinta centímetros de rodaje y un mínimo de siete metros noventa centímetros de rodaje en los puentes, y...

OBJETO	LEY DEL FOVIAL	LEY DE CARRETERAS Y CAMINOS VECINALES
Carreteras secundarias	Secundarias.	Secundarias: las capacitadas para intensidades de tránsito comprendidas entre quinientos y dos mil vehículos promedio por día, con nueve metros cincuenta centímetros de plataforma, seis metros cincuenta centímetros de rodaje y un mínimo de siete metros cuarenta centímetros de rodaje en los puentes
Carreteras terciarias	No las menciona	Terciarias, aquellas cuya intensidad de tránsito está comprendida entre cien y quinientos vehículos promedio por día, con seis metros de plataforma, revestimiento de materiales locales selectos y un mínimo de seis metros cincuenta centímetros de rodaje en los puentes; y
Carreteras rurales	No los menciona	Rurales, las capacitadas para una intensidad de tránsito de cien vehículos promedio por día, con cinco metros de plataforma y un mínimo de tres metros de rodaje en los puentes; o que, sin llenar tales características, dicha carretera haya sido construida por el Gobierno Central
Caminos vecinales o municipales	No los Menciona	Caminos vecinales o municipales son aquellos que no estando comprendidos en la clasificación del artículo anterior, comunican villas, pueblos, valles, cantones o caseríos entre sí o conectan éstos con cualquier carretera, los cuales en ningún caso podrán tener menos de seis metros cincuenta centímetros de ancho.
Camino principal no pavimentado	Camino Principal no Pavimentado, el cual conecta el municipio con la principal carretera pavimentada o municipios entre sí, así como otros tramos de prioridad nacional esenciales para el desarrollo agropecuario, turístico y económico del país; y	No lo menciona
Puentes y obras de paso	El conjunto de puentes y obras de paso comprendidas en las referidas carreteras y caminos.	No las menciona
Calles	No las menciona	Dice: “Las calles siguen sujetas al régimen legal bajo el que se encuentran actualmente”.

OBJETO	LEY DEL FOVIAL	LEY DE CARRETERAS Y CAMINOS VECINALES
Calles urbanas	No las menciona	No las menciona
Red Vial Nacional Prioritaria Mantenible:	Conjunto de vías de la Red Vial Nacional Prioritaria, en buen y regular estado. La definición de dicha red será hecha periódicamente a partir de estudios técnicos contratados por esta entidad y con la debida coordinación con el Ministerio de Obras Públicas, Transporte, Vivienda y Desarrollo Urbano.	No la menciona

El mismo Art. 3 de la Ley del FOVIAL desarrolla el concepto de “Conservación Vial”, que por no definir un componente de la red vial, y por su importancia para el tema que nos ocupa transcribimos a continuación textualmente, seccionándola por componentes para facilitar su comprensión.

“Art. 3 N° 1. Conservación Vial: Amplio conjunto de actividades destinadas a preservar en forma continua y sostenida el buen estado de las vías terrestres de comunicación, de modo que se garantice un servicio óptimo al usuario.

La conservación comprende actividades tales como

- el mantenimiento rutinario y periódico,
- la señalización,
- así como las labores de mantenimiento de puentes y obras de paso.

El mantenimiento rutinario se refiere a

- la reparación localizada de pequeños defectos en la calzada y el pavimento;
- nivelación de superficies sin pavimentar y hombros;
- el mantenimiento regular del drenaje, los taludes laterales, los bordes, los dispositivos para el control de tránsito y otros elementos accesorios,
- la limpieza de fajas de derecho de vía y el control de la vegetación, por su naturaleza se aplica dicho mantenimiento una o más veces al año.

En términos generales el mantenimiento periódico

- es el que se refiere al tratamiento y renovación de la superficie,
- sus períodos de aplicación son mayores de un año.

La conservación no comprende

- la construcción de vías nuevas,
- tampoco la reconstrucción, rehabilitación total o mejoramiento de la capacidad para elevar su nivel de servicio;

Dichas actividades serán atribuciones del Ministerio de Obras Públicas, en aquellas vías de su competencia, de conformidad a lo establecido en la Ley de Carreteras y Caminos Vecinales.”

La competencia del FOVIAL aparece con terminología y forma novedosa en los artículos 5, bajo el epígrafe “Responsabilidad”, y 6, bajo el de “Objetivos fundamentales”. Así, el Art. 5 señala que el FOVIAL tendrá como responsabilidad:

- administrar eficientemente los recursos financieros que le corresponden,
- realizar un nivel adecuado de servicio de conservación en la Red Vial Nacional Prioritaria Mantenible,
- mantener una adecuada comunicación con los usuarios de las vías y
- dar cuenta pública de sus acciones al menos una vez al año.

Por su parte, en el Art. 6, de los cinco Objetivos Fundamentales del FOVIAL que establece, para los efectos de nuestro interés, sólo tiene relevancia el 3: “Asegurar un nivel adecuado de conservación vial, tomando como base los estándares técnicos que establezca el Ministerio de Obras Públicas, Transporte, Vivienda y Desarrollo Urbano, en su carácter de ente normativo”.

Se puede resumir, en cuanto a las competencias establecidas por el FOVIAL relacionadas con nuestro estudio:

- a) Que la construcción de vías nuevas, su reconstrucción, rehabilitación total o mejoramiento de su capacidad para elevar su nivel de servicio, son atribuciones del Ministerio de Obras Públicas, en aquellas vías de su competencia, de conformidad a lo establecido en la Ley de Carreteras y Caminos Vecinales. (Ver cuadro “Red Vial: Competencia y Financiamiento”).
- b) Que al FOVIAL corresponde
 - a. “Realizar un nivel adecuado de servicio de conservación en la Red Vial Nacional Prioritaria Mantenible” (Art. 5), y
 - b. “Asegurar un nivel adecuado de conservación vial, tomando como base los estándares técnicos que establezca el Ministerio de Obras Públicas, Transporte, Vivienda y Desarrollo Urbano, en su carácter de ente normativo” (Art. 6 N° 3).

El cuadro siguiente muestra la distribución de competencias sobre la red vial, con sus fuentes de financiamiento, determinadas en la Ley del FOVIAL y en la Ley de Carreteras y Caminos Vecinales.

CUADRO 18 Red Vial: Competencias y Financiamiento (Según el marco legal)

OBJETO	COMPETENCIA			FINANCIAMIENTO	
	Institución	Contenido	Disposición	Fuente	Disposición
Infraestructura Vial	Ministerio de Obras Públicas (MOP), Área de Obras Públicas	Planificar, controlar y evaluar, ejecutar y conservar la infraestructura vial del país.	RIOE Art. 43 A.1	Ley de Presupuesto	
Carreteras	MOP	Planificación, diseño, construcción, mejoramiento, conservación y señalamiento.	LCCV Art. 2, 3 y 10	Idem	
Carreteras pavimentadas	MOP	Idem	Idem	Idem	
Carreteras especiales	MOP	Idem	Idem	Idem	
Carreteras primarias	MOP	Idem	Idem	Idem	
Carreteras secundarias	MOP	Idem	Idem	Idem	
Carreteras terciarias	MOP / FOVIAL	MOP / FOVIAL			
Carreteras rurales	MOP / FOVIAL	MOP / FOVIAL			
Caminos vecinales o municipales	Municipalidad	Construcción, mejoramiento y conservación	LCCV Art. 4	Imp. de Vialidad Series "B", "C" y "D" Impuestos tasas	L Vialidad Art. 22
Camino principal no pavimentado	FOVIAL	Nivel adecuado de servicio de conservación	L FOVIAL Arts. 5 y 30.1	FOVIAL	L FOVIAL Arts. 26 y 27
Puentes y obras de paso	FOVIAL	Nivel adecuado de servicio de conservación	L FOVIAL Arts. 5 y 30.1	FOVIAL	L FOVIAL Arts. 26 y 27
Calles	Vacío legal	Vacío legal		Vialidad Series "B", "C" y "D" Otros impuestos Tasas	L Vialidad Art. 22
Calles urbanas	Vacío legal	Vacío legal		Vialidad Series "B", "C" y "D" Otros impuestos Tasas	L Vialidad Art. 22
Red Vial Nacional Prioritaria Mantenible:	FOVIAL	Nivel adecuado de servicio de conservación	L FOVIAL Arts. 5 y 30.1	FOVIAL	L FOVIAL Arts. 26 y 27

Ley de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Área Metropolitana de San Salvador y de los Municipios Aledaños —LDOTAMSS y Reglamento de la misma.

La Ley de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Área Metropolitana de San Salvador y de los Municipios Aledaños menciona componentes de la red vial en su Art. 14:

Art. 14.- El Esquema Director del AMSS deberá incluir:

- a) El diagnóstico de los usos del suelo y de la red vial de las vías de circulación mayor;
- b) Organización de las vías de circulación mayor, la cual deberá especificar la red vial y la jerarquía de sus vías.

A partir de tal mención, el Reglamento de la Ley desarrolla lo relativo a las vías de circulación mayor y menor. Por tanto, debe hacerse notar que ella no menciona las vías de circulación menor, siendo éstas creación del Reglamento, lo que en estricto derecho significa que las inventa.

El Reglamento de la LDOTAMSS dedica al Sistema Vial todo el Capítulo III de su Parte Quinta, artículos V.36 a V.56. En lo que particularmente interesa a este estudio, los artículos V.36, V.37 y V.38, como sus respectivos epígrafes lo indican, se refieren a:

- Jerarquización y Funcionamiento del Sistema Vial;
- Vías de Circulación Mayor y
- Vías de Circulación Menor.

De tales artículos, el V.37 establece que las Vías de Circulación Mayor deberán ser construidas por el Estado, y el V.38, que las Vías de Distribución deberá ser construidas por el urbanizador siguiendo los lineamientos establecidos, cuando el Plan Vial del AMSS las haya determinado en cada distrito.

Ley de Urbanismo y Construcción —LUC, y Reglamento de ésta en lo relativo a Parcelaciones y Urbanizaciones Habitacionales

La Ley de Urbanismo y Construcción menciona componentes de la red vial en su Art. 2 N° 3 cuando se refiere a calles principales y secundarias así:

- Art. 2.-Para que el Viceministerio de Vivienda y Desarrollo Urbano, pueda otorgar la aprobación a que alude el artículo anterior es indispensable que los interesados hayan llenado en los requisitos siguientes:
- c) Proyecto de calles principales y secundarias;

El Reglamento de esta ley en lo relativo a Parcelaciones y Urbanizaciones Habitacionales, desarrolla en su Art. 3 un total de 63 definiciones sobre componentes de urbanismos, de las cuales solamente diez son de nuestro interés.

Para presentar esta parte de la clasificación de la red vial conforme a los dos Reglamentos citados, hemos recurrido al cuadro “Jerarquización, Funcionamiento y Competencias del Sistema Vial” en la página siguiente:

CUADRO 19 JERARQUIZACIÓN, FUNCIONAMIENTO Y COMPETENCIAS DEL SISTEMA VIAL
 CONFORME AL REGLAMENTO DE LA LEY DE DESARROLLO Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL AMSS Y
 MUNICIPIOS ALEDAÑOS Y AL REGLAMENTO DE LA LEY DE URBANISMO Y CONSTRUCCIÓN EN LO RELATIVO A
 PARCELACIONES Y URBANIZACIONES HABITACIONALES

OBJETO	REGLAMENTO DE LA LEY DE DESARROLLO Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL AMSS Y DE LOS MUNICIPIOS ALEDAÑOS		REGLAMENTO DE LA LEY DE URBANISMO Y CONSTRUCCIÓN en lo Relativo a Parcelaciones y Urbanizaciones Habitacionales	
Sistema Vial	Vías de Circulación Mayor (Arts. V.36 y V.37) COMPETENCIA De conformidad al Art. V.37, las Vías de Circulación Mayor deberán ser construidas por el Estado. No agrega nada sobre el mantenimiento.		Vía de circulación Mayor: Aquella que atiende preferiblemente el tránsito de paso, uniendo los principales centros generadores de viajes dentro de una ciudad o región	
		Autopistas	Autopista: Vía que facilita el desplazamiento ininterrumpido de grandes volúmenes de tránsito por medio de rodajes separados cuya rasante se establece a un nivel inferior y/0 superior a las rasantes de las otras vías, a fin de que todos los cruces sean mediante paso a desnivel, lo cual las convierte en vías con limitación de acceso.	
		Vías Expresas	Vía expresa: Vía que permite el desplazamiento relativamente ininterrumpido de grandes volúmenes de tránsito por medio de carriles separados; sin prestar atención alguna al movimiento local.	
		Arterias Primarias	Arteria Primaria: Vía que facilita el movimiento de grandes volúmenes de tránsito de paso entre los principales centros generadores de la ciudad, recoge y distribuye el movimiento vehicular desde las vías de circulación mayor hacia las vías de circulación menor y viceversa.	
		Arterias Secundarias	No lo menciona	
	Vías de Circulación Menor (arts. V.36 y V.38) COMPETENCIA El Reglamento, Art. V. 38 inciso final, menciona únicamente las Vías de Distribución , diciendo que el Plan Vial del AMSS podrá determinarlas dentro de cada distrito, y que "En este caso todo urbanizador deberá construirlas siguiendo los lineamientos establecidos."		Vía de circulación Menor: Aquella que permite acceso directo al lugar de destino y funciona con velocidades restringidas a manera de desestimular su utilización por el tránsito de paso.	
		Vías de Distribución	Colectora	No lo menciona
			Local	idem
		Vías de Reparto	Vecinal	idem
			Residencial	idem
		Vías de Acceso	Pasaje vehicular	Pasaje Vehicular: Vía de acceso a los lotes de una parcelación que une dos vías de acceso local o bien en un extremo se conecta con una vía circulación menor y por otro extremo termina en un retorno.
			Senda vehicular	Senda vehicular: Vía de circulación vehicular de menor jerarquía en el sistema de vías de circulación menor. Se inicia en un pasaje vehicular y finaliza en un retorno.
			Pasaje peatonal	Pasaje peatonal: Vía destinada exclusivamente para la circulación de peatones, con acceso directo a las edificaciones.
Pasaje de paso	Pasaje de paso: Vía destinada exclusivamente para la circulación de peatones, sin tener acceso directo a las edificaciones.			
		Vía Pública: Franja de terreno de uso público destinada para la circulación.		

El cuadro muestra como el Reglamento de la LDOTAMSS únicamente nomina las distintas clases de Vías de Circulación Mayor y Menor, clasificándolas, sin definir las, y cómo la definición de éstas aparece en el Reglamento de la LUC en lo relativo a Parcelaciones y Urbanizaciones Habitacionales, salvo en cuanto a las Vías de Distribución y Vías de Reparto, que no son ni siquiera nominadas por este último.

Así, en cuanto a competencias en materia de red vial establecidas por los Reglamentos en comento y sus respectivas leyes, podemos resumir:

- a) Ninguna de ambas leyes establece competencias relativas a la construcción o mantenimiento de ninguno de los componentes de la red vial; y
- b) El Reglamento de la LDOTAMSS, artículos V.37 y V.38, respectivamente, establecen que las Vías de Circulación Mayor deberán ser construidas por el Estado, y que las Vías de Distribución deberá ser construidas por el urbanizador siguiendo los lineamientos establecidos, cuando el Plan Vial del AMSS las haya determinado en cada distrito.

Reglamento Interno del Órgano Ejecutivo y otras Normas relacionadas

Se menciona en la Introducción de esta parte del estudio, que existen otras normas como el Reglamento Interno del Órgano Ejecutivo, la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial o de la Ley Agraria que hacen alusión a distintos componentes de la red vial. De éstas, como se ha visto en la segunda parte del estudio, tiene trascendencia el Reglamento Interno del Órgano Ejecutivo.

Dicho Reglamento es un Reglamento autónomo, esto es, emitido por facultad expresa conferida directamente por la Constitución, y a diferencia de los Reglamentos ordinarios, no desarrolla ni sirve para facilitar la aplicación de ninguna ley, sino más bien constituye una ley en sentido material, es decir, una norma de carácter general y obligatorio cumplimiento que, en este caso, conforme su Art. 1, tiene por objeto determinar la estructura del Órgano Ejecutivo, el número y organización de los Ministerios, su respectiva competencia y la de los demás entes del Órgano Ejecutivo.

En tal virtud, el Consejo de Ministros, por Decreto Ejecutivo N° 24 de 18 de abril de 1989, reformado por el mismo mediante Decreto Ejecutivo N° 124 de 18 de diciembre de 2001, determinó que es competencia del Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Vivienda y Desarrollo Urbano, en el Área de Obras Públicas, entre otras: 1) Planificar, controlar y evaluar la infraestructura vial del país, así como también la ejecución y conservación de las mismas, de acuerdo a los planes de desarrollo y a las disposiciones legales que regulan su uso, y 9) Las demás atribuciones que se establezcan por Ley o Reglamento. (Art. 43, literal A, número 1). Se concluye así que ya sea por atribución propia, o por atribución de alguna de las leyes o Reglamentos que hemos examinado, el MOP tiene competencia sobre la red vial.

La Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial establece regulaciones sobre el uso de algunos componentes de la red vial y determina competencias para el efectivo cumplimiento de esas regulaciones, pero ninguna se refiere a los temas de nuestro interés, ni introduce nuevos conceptos o definiciones que alteren las que ya hemos visto.

La Ley Agraria, a diferencia de la anterior, si establece una clasificación y varias definiciones acerca de las carreteras, lo mismo que determina competencias sobre la “construcción, reparación y mantenimiento bajo un plan científico coordinado y progresivo” de las mismas, en particular en sus artículos 147 y 48. Sin embargo, no obstante que se trata de una ley vigente, debe tenerse en cuenta que data de 1941 y que su propósito es la promoción de la actividad agraria, no ocuparse de la red vial en particular, de donde la LCCV, que es posterior y especializada en materia de carreteras y caminos vecinales, lo mismo que la Ley del FOVIAL, prevalece sobre los contenidos de aquella en lo relativo a dicha materia en virtud de los principios generales sobre la aplicación de las leyes, en el sentido de que la ley posterior prevalece sobre la ley anterior y la ley especial sobre la general.

6. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

- Siendo la red vial una infraestructura material literalmente básica y necesaria para la vida social, desde la perspectiva constitucional esbozada en el estudio, según la cual el Estado salvadoreño tiene dos dimensiones de Gobierno, el central y el local, la planificación, diseño, construcción, mejoramiento y mantenimiento de tal infraestructura constituye una **competencia compartida** entre ambos, es decir, una responsabilidad común frente a la población de proporcionar esa infraestructura, si bien cada uno dentro de sus competencias territoriales y materiales propias.
- Lo anterior implica, necesariamente, por una parte, una **definición, clasificación y jerarquización precisas de los componentes de la red**, y por otra, una **identificación igualmente precisa de cuales de esos componentes serán competencia específica del Gobierno Central, y cuáles de los Gobiernos Locales**. Implica, además, por la naturaleza misma del servicio que presta la red, y por tratarse de una competencia compartida, que debería establecerse un **sistema de financiamiento para el conjunto**, distribuido a prorrata de acuerdo a las responsabilidades de cada entidad competente y de la importancia social o económica específica del componente de la red, determinadas ambas por criterios técnicos.
- A su vez, lo anterior implica la **unificación y armonización del conjunto de normas** que actualmente definen, clasifican, jerarquizan y establecen las competencias sobre la red vial. En otras palabras, implica verter en un solo cuerpo legal, actualizado y coherente, el conjunto de disposiciones ahora

dispersas en las leyes de (a) Carreteras y Caminos Vecinales, (b) del Fondo de Conservación Vial, (c) de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Área Metropolitana de San Salvador y de los Municipios Aledaños y (c.1) su Reglamento, y de (d) Urbanismo y Construcción y (d.1) su Reglamento en lo Relativo a Parcelaciones y Urbanizaciones Habitacionales. Un cuerpo legal de estas características sería el marco de referencia en materia de red vial para el resto de leyes relacionadas.

- Un criterio de clasificación fundamental debe ser el carácter “urbano” o “interurbano” de la red vial. Al ingresar al perímetro urbano, la red vial pierde ciertas características y adquiere otras²⁴ en virtud de las cuales, independientemente de sus dimensiones, rodamiento, etc., Gobierno Central y Gobierno Municipal deben ejercer sus competencias de manera *conjunta*.
- Hasta la fecha **no existe ninguna regulación sobre los drenajes** originalmente naturales (quebradas), que el proceso de urbanización ha convertido en desproporcionados recolectores de aguas lluvias, y que constituyen el origen de las más graves crisis urbanas durante la época lluviosa. Por sus dimensiones y su extensión intermunicipal, la responsabilidad de ampliar, mejorar y mantener tales drenajes parece corresponder al gobierno Central. **Es urgente regular esta materia y definir la fuente de financiamiento.**
- La redefinición de la competencia sobre la red vial como *competencia compartida* debe quedar explícitamente recogida tanto en el Código Municipal como en Reglamento Interno del Órgano Ejecutivo, con la salvaguarda, en el primero, de la **proporcionalidad en la asignación de recursos para ejecutarles y del origen de los mismos.**
- La Ley del FOVIAL ofrece conceptos adecuados sobre el financiamiento y gestión de la conservación vial. Sin embargo, adolece de **discrecionalidad** en varios aspectos, para el caso:

la transferencia anual que recibe el FOVIAL se presenta dentro del presupuesto del Gobierno Central (MOP) con un nivel de detalle limitado, reflejándose cifras globales que no permiten observar en forma transparente, clara, detallada y ordenada el destino que tendrán los fondos presupuestados, tal como está expresado en la Guía para la preparación del proyecto de presupuesto y el manejo de los formatos de formulación presupuestaria para el Gobierno Central.

- Por tanto, las asignaciones presupuestarias anuales al FOVIAL deben cumplir con las disposiciones emanadas de la Dirección General del

²⁴ Por ejemplo: la coexistencia de tránsito peatonal y vehicular, los usos habitacionales, comerciales y recreativos de los costados, de los cuales derivan requerimientos urbanísticos tales como la necesidad de construcción de cunetas, arriates o aceras, de nomenclatura, ornato, aseo, barrido y recolección de basura, todas las cuales son de competencia propia del Municipio.

Presupuesto del Ministerio de Hacienda relacionadas con la formulación del presupuesto anual.

- La longitud de la red vial nacional es de 30,495.00 Km.; de ello 10,377 Km. son competencia del MOP y 20,118.00 Km., incluyendo los caminos de huella o de herradura son competencia de los Gobiernos Locales. Estas cifras no incluyen la red urbana, que como se menciona en el texto del estudio, no está explícitamente definida la competencia.
- Los recursos financieros que se asignan anualmente al MOP para el mantenimiento de la red vial se han incrementado sustancialmente, en los últimos años, pasando de \$30.407,449 en el año 2000 a \$76,762,805 en el 2003, un aumento en términos absolutos de \$ 46,355,356 y porcentual de 152%.
- A pesar de ese incremento importante de recursos, la cobertura por parte del gobierno central, que se define como Red Vial Prioritaria Mantenible y que equivalente a 5,388.35 Km, corresponde a casi la mitad de lo que se asumía como competencia a través de la Dirección General de Caminos, antes de la creación del FOVIAL.
- La administración concentrada y exclusiva del FOVIAL, en el gobierno central, vuelve absolutamente desequilibrado el sistema de financiamiento para el mantenimiento del conjunto de la red vial nacional. De acuerdo a las estimaciones realizadas en el estudio, las municipalidades cargan con un tremendo déficit de recursos financieros para cumplir con su competencia en esta materia, mientras, el gobierno central concentra mayores recursos, para una longitud menor de la red vial que ha definido como competencia prioritaria.
- En ese sentido, además de la revisión estrictamente jurídica de las competencias entre los dos niveles del Estado, es necesaria una revisión técnica de la competencia en relación directa con el financiamiento.

LISTA DE CUADROS

Cuadro	Título	Nº Página
CUADRO 1	Extensión de la Red Vial Nacional	6
CUADRO 2	Estado de conservación de la red vial	7
CUADRO 3	Clasificación de la Red Vial Nacional	7
CUADRO 4	Distribución de la Red Vial según competencia	8
CUADRO 5	Red Prioritaria Mantenible	9
CUADRO 6	Costos de mantenimiento rutinario por kilómetro	10
CUADRO 7	Asignaciones anuales del GOES	13
CUADRO 8	Recaudación de vialidad y tasa de pavimentación en 29 municipalidades de la muestra	15
CUADRO 9	Recaudación de vialidad y tasa urbana de pavimentación por grupos de municipios de la muestra (2001)	16
CUADRO 10	Costos de mantenimiento rutinario de la red vial nac.	17
CUADRO 11	Costos de mantenimiento rutinario de la red urbana para municipios de la muestra	18
CUADRO 12	Red Prioritaria Mantenible (GOES)	19
CUADRO 13	Ingresos y costos de mantenimiento rutinario anuales de la Red Vial Municipal	20
CUADRO 14	Ingresos y costos de mantenimiento rutinario anuales de vías urbanas 29 municipalidades de la muestra	21
CUADRO 15	Recaudación proyectada de vialidad para 262 Municipalidades	22
CUADRO 16	Ingresos y costos de mantenimiento rutinario anuales Competencia de 262 municipalidades	22
CUADRO 17	Red Vial: Clasificación y Definiciones (Según el marco legal)	32
CUADRO 18	Red Vial: Competencias y Financiamiento (Según el marco legal)	36
CUADRO 19	Jerarquización, Funcionamiento y Competencias del Sistema Vial	38

A nexos

Anexo No.1 Municipios de la muestra

	Departamento	Municipio	Tipo de municipio
1	San Salvador	San Salvador	1
2	La Libertad	Nueva San Salvador	1
3	San Salvador	Mejicanos	1
4	San Miguel	San Miguel	2
5	Santa Ana	Santa Ana	2
6	Usulután	Usulután	2
7	San Salvador	San Martín	2
8	La Unión	La Unión	3
9	San Salvador	Santo Tomas	3
10	La Paz	Olocuilta	3
11	Usulután	Santa Elena	3
12	La Libertad	Zaragoza	3
13	Santa Ana	Candelaria de la Frontera	3
14	Usulután	Jiquilisco	4
15	Usulután	Concepción Batres	4
16	Usulután	Alegria	4
17	Cuscatlán	Suchitoto	4
18	San Salvador	Nejapa	4
19	Chalatenango	San Ignacio	4
20	Chalatenango	Comalapa	4
21	Ahuachapán	Concepcion de Ataco	4
22	La Unión	Conchangua	4
23	Chalatenango	La Laguna	4
24	Usulután	San Dionisio	5
25	Usulután	Jucuarán	5
26	Chalatenango	Ojos de Agua	5
27	Chalatenango	Nueva Trinidad	5
28	Sonsonate	Santa Catarina Masahuat	5
29	Chalatenango	Las Vueltas	5

NOTA: Muestra seleccionada a partir de la clasificación contenida en la "Propuesta de un Perfil Referencial de Municipalidades" PROMUDE/GTZ. 2002

Anexo No.2

Información General de la Red Vial de El Salvador

DEPARTAMENTO	MUNICIPIO	TIPO DE CAMINO				
		Pavimentado principal Km	Mejorado Km.	TrÁnsito verano Km.	Herradura Km.	Total General Km.
AHUACHAPAN	AHUACHAPAN	34.74	146.63	126.48	203.15	511.00
	APANECA	6.49	42.02	20.16	23.55	92.23
	ATIQUIZAYA	5.76	87.14	53.66	53.37	199.93
	CONCEPCION DE ATACO	15.82	50.15	34.48	43.31	143.76
	EL REFUGIO	1.63	12.00	5.80	2.51	21.93
	GUAYMANGO	11.47	0.40	58.26	41.12	111.24
	JUJUTLA	18.87	48.79	89.59	79.56	236.81
	SAN FRANCISCO MENENDEZ	23.19	87.22	75.90	241.21	427.53
	SAN LORENZO		23.57	5.38	58.60	87.55
	SAN PEDRO PUXTLA		28.30	13.40	4.97	46.67
	TACUBA	9.69	50.78	39.47	105.70	205.64
	TURIN	2.37	9.63	3.99	12.32	28.31
	Total AHUACHAPAN	130.00	586.65	526.59	869.36	2,112.59
CABANAS	CINQUERA		18.28	4.26	17.20	39.74
	DOLORES		51.52	34.37	80.39	166.28
	GUACOTECTI	2.70	6.81	18.87	2.46	30.84
	ILOBASCO	31.60	116.20	97.58	95.95	341.34
	JUTIAPA		49.04	20.99	16.01	86.04
	SAN ISIDRO	9.70	34.76	45.74	20.49	110.69
	SENSUNTEPEQUE	12.52	64.64	49.26	317.35	443.78
	TEJUTEPEQUE	3.36	33.74	11.08	8.36	56.53
	VICTORIA	3.57	13.27	6.14	175.95	198.93
	Total CABANAS	63.45	388.27	288.29	734.16	1,474.18
CHALATENANGO	AGUA CALIENTE	0.12	22.30	58.95	77.15	158.52
	ARCATAO		3.09	5.01	30.78	38.88
	AZACUALPA		9.93	11.71	12.92	34.56
	CHALATENANGO	11.66	24.37	23.62	105.90	165.55
	CITALA	0.79	8.14	13.81	8.60	31.34
	COMALAPA		7.96		24.50	32.46
	CONCEPCION QUEZALTEPEQUE		18.68	3.56	34.64	56.88

DEPARTAMENTO	MUNICIPIO	TIPO DE CAMINO				
		Pavimentado principal Km	Mejorado Km.	TrÁnsito verano Km.	Herradura Km.	Total General Km.
	DULCE NOMBRE DE MARIA		7.55	14.74	46.24	68.54
	EL CARRIZAL		11.61		15.77	27.38
	EL PARAISO	9.22	21.95	28.13	14.85	74.15
	LA LAGUNA		10.99		50.30	61.30
	LA PALMA	7.95	7.20	20.00	119.34	154.49
	LA REINA	11.56	13.32	30.09	91.88	146.85
	LAS FLORES		7.71		41.26	48.97
	LAS VUELTAS			4.68	8.29	12.96
	NOMBRE DE JESUS		3.08	11.50	23.77	38.35
	NUEVA CONCEPCION	9.90	77.31	184.19	101.72	373.13
	NUEVA TRINIDAD		5.70		45.01	50.71
	OJOS DE AGUA		11.25	4.04	30.18	45.47
	POTONICO		19.03	8.58	19.03	46.64
	SAN ANTONIO DE LA CRUZ		1.22		35.93	37.15
	SAN ANTONIO LOS RANCHOS		2.96	3.70	6.57	13.22
	SAN FERNANDO			10.96	43.79	54.75
	SAN FRANCISCO LEMPA		3.94	1.72	0.92	6.57
	SAN FRANCISCO MORAZAN		3.75	19.96	148.30	172.01
	SAN IGNACIO	7.56		3.19	50.71	61.46
	SAN ISIDRO LABRADOR		4.87	4.55	43.50	52.93
	SAN JOSE CANCASQUE		8.25	1.67	24.90	34.82
	SAN LUIS DEL CARMEN		8.94	3.12	10.44	22.50
	SAN MIGUEL DE MERCEDES		18.94	1.84	20.85	41.63
	SAN RAFAEL	0.97	16.80	16.64	1.22	35.63
	SANTA RITA	3.58	25.12	17.50	28.40	74.59
	TEJUTLA	26.46	18.09	39.97	59.47	144.00
	Total CHALATENANGO	89.78	404.04	547.43	1,377.12	2,418.36
CUSCATLAN	CANDELARIA	6.98	6.23	14.06	13.43	40.70
	COJUTEPEQUE	11.42	15.95	20.91	11.53	59.81
	EL CARMEN	3.20	7.76	19.51	15.36	45.83

DEPARTAMENTO	MUNICIPIO	TIPO DE CAMINO				
--------------	-----------	----------------	--	--	--	--

		Pavimentado principal Km	Mejorado Km.	TrÁnsito verano Km.	Herradura Km.	Total General Km.
	EL ROSARIO	2.71	3.21	15.02	13.21	34.15
	MONTE SAN JUAN		5.20	16.61	18.08	39.89
	ORATORIO DE CONCEPCION	1.69	3.97	13.46	2.03	21.14
	SAN BARTOLOME PERULAPIA	3.81	0.72	9.18		13.71
	SAN CRISTOBAL	1.69	0.67	16.44	9.75	28.55
	SAN JOSE GUAYABAL	7.62	18.98	20.06	48.01	94.67
	SAN PEDRO PERULAPAN	27.99	35.75	24.33	31.17	119.24
	SAN RAFAEL CEDROS	11.70	12.51	18.12	4.63	46.97
	SAN RAMON	10.04	3.12	10.24	5.73	29.13
	SANTA CRUZ ANALQUITO	4.99	0.83	14.70		20.52
	SANTA CRUZ MICHAPA	3.33	11.87	13.08	11.17	39.45
	SUCHITOTO	9.79	30.59	162.80	181.61	384.79
	TENANCINGO		20.17	16.56	39.07	75.80
	Total CUSCATLAN	106.96	177.52	405.08	404.79	1,094.35
LA LIBERTAD	ANTIGUO CUSCATLAN	19.56	24.70	8.31	1.12	53.69
	CHILTIUPAN	9.90	21.79	8.62	66.72	107.03
	CIUDAD ARCE	19.74	130.09	66.88	0.02	216.73
	COLON	17.25	53.65	152.42	6.37	229.68
	COMASAGUA	8.60	29.89	20.63	67.31	126.43
	HUIZUCAR		17.47	40.47	21.63	79.57
	JAYAQUE		29.47	32.79	3.67	65.93
	JICALAPA	12.14	11.74	3.08	28.67	55.63
	LA LIBERTAD	33.93	34.18	113.18	66.34	247.64
	NUEVA SAN SALVADOR	38.84	72.38	96.72	59.75	267.69
	NUEVO CUSCATLAN		6.22	3.75	5.90	15.87
	QUEZALTEPEQUE	19.56	69.76	91.61	49.33	230.25
	SACACOYO	8.79	10.78	16.30	0.82	36.70
	SAN JOSE VILLANUEVA	4.46	8.93	3.30	25.22	41.91
	SAN JUAN OPICO	25.20	118.79	214.56	61.11	419.67
	SAN MATIAS		24.07	38.88	41.33	104.28

DEPARTAMENTO	MUNICIPIO	TIPO DE CAMINO
--------------	-----------	----------------

		Pavimentado principal Km	Mejorado Km.	TrÁnsito verano Km.	Herradura Km.	Total General Km.
	SAN PABLO TACACHICO		58.00	113.68	56.70	228.39
	TALNIQUE	1.17	11.22	30.50	8.18	51.07
	TAMANIQUE	9.93	34.99	15.94	79.12	139.98
	TEOTEPEQUE	16.09	14.01	38.27	43.19	111.55
	TEPECOYO	5.62	17.99	67.06	2.18	92.86
	ZARAGOZA	11.63	3.45	1.58	16.20	32.86
	Total LA LIBERTAD	262.41	803.59	1,178.52	710.89	2,955.40
LA PAZ	CUYULTITAN	5.05	0.57	1.84		7.46
	EL ROSARIO	18.21	13.63	39.47	26.45	97.76
	JERUSALEN		5.20	13.20		18.40
	MERCEDES DE LA CEIBA			2.51		2.51
	OLOCUILTA	25.22	29.82	37.55		92.59
	PARAISO DE OSORIO		1.00	11.42		12.42
	SAN ANTONIO MASAHUAT	5.09		10.98		16.07
	SAN EMIGDIO	4.48	0.29	14.27		19.04
	SAN FRANCISCO CHINAMECA	8.08	2.99	12.84		23.91
	SAN JUAN NONUALCO	5.35	45.36	45.67	14.05	110.43
	SAN JUAN TALPA	10.73	2.17	9.13	0.39	22.43
	SAN JUAN TEPEZONTES	2.38	0.75	21.44		24.58
	SAN LUIS DE LA HERRADURA	3.76	45.19	29.46	97.41	175.82
	SAN LUIS TALPA	13.97	63.00	107.95	42.26	227.18
	SAN MIGUEL TEPEZONTES	8.24	5.96	6.21		20.41
	SAN PEDRO MASAHUAT	23.82	21.18	91.46	16.07	152.53
	SAN PEDRO NONUALCO	6.54	4.83	49.40	7.92	68.69
	SAN RAFAEL OBRAJUELO	3.21	12.65	6.31		22.16
	SANTA MARIA OSTUMA	0.51	12.18	27.00	2.14	41.83
	SANTIAGO NONUALCO	39.34	71.78	102.33	50.17	263.61
	TAPALHUACA		12.00	7.45		19.45
	ZACATECOLUCA	44.07	111.87	79.90	161.02	396.86
	Total LA PAZ	228.04	462.42	727.80	417.89	1,836.15
LA UNION	ANAMOROS	12.31	17.41	58.69	36.31	124.72
	BOLIVAR		24.55	28.95	12.62	66.12
	CONCEPCION ORIENTE		17.57	20.88	28.19	66.63
	CONCHAGUA	39.69	38.90	166.57	35.72	280.88

DEPARTAMENTO	MUNICIPIO	TIPO DE CAMINO
--------------	-----------	----------------

		Pavimentado principal Km	Mejorado Km.	TrÁnsito verano Km.	Herradura Km.	Total General Km.
	EL CARMEN	11.03	29.81	69.66	27.37	137.87
	EL SAUCE		23.55	47.45	29.88	100.88
	INTIPUCA	12.35	18.87	36.76	16.25	84.23
	LA UNION	20.44	38.34	96.89	27.70	183.38
	LISLIQUE		8.74	14.63	61.85	85.23
	MEANGUERA DEL GOLFO				2.70	2.70
	NUEVA ESPARTA	2.97	3.29	13.01	60.56	79.83
	PASAQUINA	26.10	32.60	155.34	51.00	265.04
	POLOSOS		9.70	15.07	56.68	81.45
	SAN ALEJO	13.04	62.95	196.29	35.95	308.23
	SAN JOSE		12.16	28.97	18.77	59.89
	SANTA ROSA DE LIMA	21.64	34.44	70.91	67.13	194.12
	YAYANTIQUÉ		11.51	24.09		35.60
	YUCUAIQUIN		16.99	36.34	19.81	73.15
	Total LA UNION	159.58	401.37	1,080.51	588.50	2,229.96
MORAZAN	ARAMBALA	5.08	20.08	1.60	50.36	77.13
	CACAOPELA	12.24	15.71	20.29	84.10	132.34
	CHILANGA	3.03	15.58	23.17		41.77
	CORINTO	8.65	14.93	28.55	60.66	112.78
	DELICIAS DE CONCEPCION	4.25	15.96	21.04		41.25
	EL DIVISADERO	12.21	35.19	29.85	15.66	92.91
	EL ROSARIO			6.25	20.86	27.11
	GUALOCOCTI		9.25	20.92		30.17
	GUATAJIAGUA		23.74	50.61	40.79	115.15
	JOATECA	7.79	9.63	2.45	67.88	87.76
	JOCOAITIQUE	4.96	1.60	5.27	18.92	30.75
	JOCORO	12.39	21.09	54.04	16.96	104.48
	LOLOTIQUILLO	5.00	3.38	16.70		25.08
	MEANGUERA	6.46	3.57	7.77	55.71	73.51
	OSICALA	5.15	16.91	33.85	0.71	56.62
	PERQUIN	1.56	3.37	3.87	32.27	41.07
	SAN CARLOS	6.36	18.87	23.08	12.71	61.01

DEPARTAMENTO	MUNICIPIO	TIPO DE CAMINO
--------------	-----------	----------------

		Pavimentado principal Km	Mejorado Km.	TrÁnsito verano Km.	Herradura Km.	Total General Km.
	SAN FERNANDO			6.86	38.54	45.41
	SAN FRANCISCO GOTERA	10.07	32.96	34.21	1.54	78.78
	SAN ISIDRO		1.32	10.59	4.46	16.37
	SAN SIMON		49.10	42.22	7.17	98.48
	SENSEMBRA		14.18	15.00	0.02	29.20
	SOCIEDAD	15.31	32.17	56.04	27.27	130.78
	TOROLA			4.22	46.32	50.54
	YAMABAL		14.72	32.92	16.03	63.68
	YOLOAIQUIN	3.93	2.74	16.09		22.76
	Total MORAZAN	124.44	376.05	567.47	618.94	1,686.90
SAN MIGUEL	CAROLINA		5.10	9.58	27.28	41.95
	CHAPELTIQUE	11.30	35.26	52.96	19.34	118.87
	CHINAMECA	8.33	52.02	64.55	33.09	157.99
	CHIRILAGUA	26.61	64.60	25.29	131.19	247.68
	CIUDAD BARRIOS	8.78	87.02	107.29	44.87	247.97
	COMACARAN		26.47	11.54	11.81	49.81
	EL TRANSITO	16.65	43.10	52.52	31.86	144.13
	LOLOTIQUE	9.02	42.52	43.83	12.78	108.16
	MONCAGUA	14.67	81.07	57.74	46.99	200.47
	NUEVA GUADALUPE	5.52	4.37	18.64	7.30	35.82
	NUEVO EDEN DE SAN JUAN		28.47	44.38	55.37	128.22
	QUELEPA	4.73	25.29	2.01	0.75	32.77
	SAN ANTONIO		0.74	4.45	16.37	21.56
	SAN GERARDO		14.18	40.22	73.15	127.54
	SAN JORGE	8.29	4.37	11.46	19.35	43.47
	SAN LUIS DE LA REINA		21.36	26.26	46.78	94.40
	SAN MIGUEL	83.07	341.70	202.80	124.47	752.03
	SAN RAFAEL ORIENTE	3.71	9.37	30.28	8.81	52.17
	SESORI		67.05	148.96	97.40	313.40
	ULUAZAPA		9.41	33.41	4.58	47.39

DEPARTAMENTO	MUNICIPIO	TIPO DE CAMINO
--------------	-----------	----------------

		Pavimentado principal Km	Mejorado Km.	TrÁnsito verano Km.	Herradura Km.	Total General Km.
	Total SAN MIGUEL	200.68	963.47	988.15	813.53	2,965.83
SAN SALVADOR	AGUILARES	5.39	7.03	19.18	11.69	43.29
	APOPA	13.83	87.79	13.12	16.93	131.68
	AYUTUXTEPEQUE	1.43	2.85	3.22	4.84	12.33
	CUSCATANCINGO	2.57	2.47	0.49	4.03	9.57
	DELGADO	16.28	15.38	10.73	5.20	47.59
	EL PAISNAL	8.37	29.04	108.48	79.33	225.21
	GUAZAPA	12.60	13.23	23.94	63.94	113.71
	ILOPANGO	16.30	7.19	2.18	4.99	30.66
	MEJICANOS	1.06	8.13	10.23	0.18	19.61
	NEJAPA	6.77	43.05	89.48	54.89	194.19
	PANCHIMALCO	13.59	22.55	65.72		101.86
	ROSARIO DE MORA	1.45	18.32	16.95		36.72
	SAN MARCOS	9.77	21.21	13.78	0.61	45.38
	SAN MARTIN	24.44	12.13	14.39	1.51	52.47
	SAN SALVADOR	80.07	22.25	7.54		109.86
	SANTIAGO TEXACUANGOS	11.01	11.95	12.33		35.29
	SANTO TOMAS	11.24	10.64	16.03		37.91
	SOYAPANGO	21.06	16.56	2.38	6.09	46.09
	TONACATEPEQUE	21.72	28.86	28.57	10.76	89.92
	Total SAN SALVADOR	278.96	380.64	458.74	265.01	1,383.34
SAN VICENTE	APASTEPEQUE	26.47	25.36	27.40	53.54	132.76
	GUADALUPE	1.67	23.14	27.19		52.00
	SAN CAYETANO ISTEPEQUE	4.49	7.98	0.34	0.90	13.72
	SAN ESTEBAN CATARINA	3.42	25.72	28.75	46.55	104.44
	SAN ILDEFONSO	1.70	32.30	51.19	33.77	118.96
	SAN LORENZO	4.16	4.96	11.49	13.89	34.50
	SAN SEBASTIAN	6.48	9.07	45.50	41.80	102.85
	SAN VICENTE	24.68	104.40	95.95	37.30	262.32
	SANTA CLARA	6.00	27.01	61.62	71.76	166.39
	SANTO DOMINGO	9.58		9.72	7.89	27.19
	TECOLUCA	22.42	119.48	112.74	210.55	465.19

DEPARTAMENTO	MUNICIPIO	TIPO DE CAMINO
--------------	-----------	----------------

		Pavimentado principal Km	Mejorado Km.	TrÁnsito verano Km.	Herradura Km.	Total General Km.
	TEPETITAN	1.63	19.72	4.11	2.19	27.65
	VERAPAZ	0.75	31.60	10.95	5.49	48.80
	Total SAN VICENTE	113.44	430.73	486.94	525.63	1,556.75
SANTA ANA	CANDELARIA DE LA FRONTERA	13.22	40.81	55.14	50.79	159.96
	CHALCHUAPA	17.51	147.82	287.84	105.86	559.03
	COATEPEQUE	32.85	105.96	180.57	62.51	381.89
	EL CONGO	22.65	27.92	69.79	34.01	154.37
	EL PORVENIR	5.69	37.27	18.24	19.94	81.15
	MASAHUAT		2.77	9.65	72.80	85.21
	METAPAN	35.07	203.53	255.13	152.47	646.20
	SAN ANTONIO PAJONAL		14.27	18.85	7.58	40.70
	SAN SEBASTIAN SALITRILLO	3.44	32.44	32.64	19.99	88.50
	SANTA ANA	72.99	294.19	324.60	413.54	1,105.32
	SANTA ROSA GUACHIPILIN		8.49	23.87	54.95	87.32
	SANTIAGO DE LA FRONTERA		16.11	17.96	15.95	50.02
	TEXISTEPEQUE	15.79	55.87	49.98	78.36	200.00
	Total SANTA ANA	219.21	987.45	1,344.25	1,088.76	3,639.67
	ACAJUTLA	55.64	55.94	91.67	76.53	279.79
	ARMENIA	10.18	33.20	54.18	9.97	107.54
	CALUCO		13.85	41.53	33.61	89.00
	CUISNAHUAT	3.68	16.39	32.07	44.85	96.98
	IZALCO	35.59	107.82	190.25	18.33	351.99
	JUAYUA	16.46	69.18	177.95	60.16	323.76
	NAHUILINGO	1.89	14.50	43.34	13.23	72.96
	NAHUIZALCO	18.97	37.89	47.98	8.38	113.21
	SALCOATITAN	9.38	9.88	5.43	10.69	35.38
	SAN ANTONIO DEL MONTE	0.77	12.57	6.01	11.58	30.92
	SAN JULIAN	14.51	33.37	68.22	8.56	124.66
	SANTA CATARINA MASAHUAT		26.63	20.41	3.64	50.68
	SANTA ISABEL ISHUATAN	4.45	17.95	20.95	44.13	87.49
	SANTO DOMINGO DE GUZMAN		6.95	11.74	25.00	43.69

DEPARTAMENTO	MUNICIPIO	TIPO DE CAMINO				
		Pavimentado principal Km	Mejorado Km.	TrÁnsito verano Km.	Herradura Km.	Total General Km.
	SONSONATE	31.85	86.83	141.61	149.10	409.38
	SONZACATE	8.54	3.82	0.10		12.46
	Total SONSONATE	211.91	546.78	953.45	517.74	2,229.88
USULUTAN	ALEGRIA	12.85	42.60	11.79	17.02	84.25
	BERLIN	3.78	124.14	50.74	47.29	225.95
	CALIFORNIA		28.56	2.71	17.81	49.08
	CONCEPCION BATRES	10.06	66.01	78.68	30.46	185.22
	EL TRIUNFO	5.18	10.46	26.21	10.58	52.42
	EREGUAYQUIN	3.42	10.08	20.75		34.24
	ESTANZUELAS	10.44	22.02	16.59	24.86	73.91
	JIQUILISCO	41.33	177.49	122.96	161.90	503.69
	JUCUAPA	4.00	40.80	27.35	6.43	78.58
	JUCUARAN	21.66	54.66	58.36	109.68	244.35
	MERCEDES UMANA	17.08	62.59	23.57	18.71	121.95
	NUEVA GRANADA	0.99	24.76	59.84	35.21	120.80
	OZATLAN	6.81	16.79	24.17	37.71	85.49
	PUERTO EL TRIUNFO	4.85	33.21	31.98	24.39	94.43
	SAN AGUSTIN	3.41	69.49	53.47	78.33	204.71
	SAN BUENAVENTURA	7.35	28.22	8.80	10.71	55.08
	SAN DIONISIO	8.89	22.29	55.32	3.55	90.05
	SAN FRANCISCO JAVIER		54.33	9.07	19.33	82.73
	SANTA ELENA	1.35	36.99	41.32	22.14	101.80
	SANTA MARIA	6.22	19.03	6.63	1.50	33.38
	SANTIAGO DE MARIA	6.10	27.03	16.50	12.03	61.66
	TECAPAN	9.86	41.19	5.06	30.63	86.73
	USULUTAN	19.73	61.69	126.85	35.18	243.44
	Total USULUTAN	205.37	1,074.43	878.73	755.43	2,913.96
	Total en Km.	2,394.23	7,983.40	10,431.94	9,687.76	30,497.33
	Total sin caminos de herradura en Km.					20,809.57

Anexo No.3 RED VIAL PRIORITARIA MANTENIBLE (MOP)

Depto	PAVIMENTADA (km)							NO PAVIMENTADA (km)				(A + B)
	Especial Autopista 4 carriles	Primaria 2 vias 7.30 m	Secundaria 2 vias 6.50 m	Terciaria M mejorada	Rural A M con carpeta	Rural B M con carpeta	TOTALES (A)	Rural A: 5 m	Rural B: 5 m	Terciaria: 6 m	TOTALES (B)	
ahuachapan	5.33	54.77	22.33	42.73			125.16	40.47	83.94	97.75	222.16	347.32
cabanas			41.67	9.95			51.62	68.12	23.37	116.64	208.13	259.75
chalatenango		48.94	46.00		3.00		97.94	205.90	104.74	138.87	449.51	547.45
cuscatlan	1.41		27.64	24.71	13.00		66.76	19.51	32.56	49.73	101.80	168.56
la libertad	46.36	96.39	47.74	9.25	26.57		226.31	71.49	69.26	156.61	297.36	523.67
la paz	22.08	42.01	82.83	46.25	32.75	20.25	246.17	51.01	43.71	21.09	115.81	361.98
la union		113.72	30.50	22.95			167.17	36.82	65.78	110.91	213.51	380.68
morazan		14.31	57.65	28.25			100.21	17.80	117.07	51.57	186.44	286.65
san miguel		62.71	95.60	28.81	6.25		193.37	152.46	20.10	108.04	280.60	473.97
san salvador	33.70	32.50	153.50	16.19		11.25	247.14	24.30	96.00	37.72	158.02	405.16
san vicente	13.38	29.68	45.77	18.50	2.75	-	110.08	40.78	63.55	99.22	203.55	313.63
santa ana	69.35	58.75	70.78				198.88	105.27	111.24	88.03	304.54	503.42
sonsonate	53.23	40.12	75.68	28.93			197.96	51.81	56.38	69.13	177.32	375.28
usulután		46.46	92.35	78.66	7.00		224.47	99.65	61.81	54.90	216.36	440.83
	244.84	640.36	890.04	355.18	91.32	31.50	2,253.24	985.39	949.51	1,200.21	3,135.11	5,388.35

Fuente: Ministerio de Obras Públicas (MOP), Viceministerio de Obras Públicas, Unidad de Planificación Vial

Anexo No.4 Red vial de la muestra en kilómetros

	Departamento	Municipio	Tipología de municipio	Tipo de camino			Total
				Pavimentado principal	Mejorado	Tránsito verano	
1	San Salvador	San Salvador	1	80.07	22.25	7.54	109.86
2	La Libertad	Nueva San Salvador	1	38.84	72.38	96.72	207.94
3	San Salvador	Mejicanos	1	1.06	8.13	10.23	19.42
4	San Miguel	San Miguel	2	83.07	341.70	202.80	627.56
5	Santa Ana	Santa Ana	2	72.99	294.19	324.60	691.78
6	Usulután	Usulután	2	19.73	61.69	126.85	208.26
7	San Salvador	San Martín	2	24.44	12.13	14.39	50.96
8	La Unión	La Unión	3	20.44	38.34	96.89	155.68
9	San Salvador	Santo Tomás	3	11.24	10.64	16.03	37.91
10	La Paz	Olocuilta	3	25.22	29.82	37.55	92.59
11	Usulután	Santa Elena	3	1.35	36.99	41.32	79.67
12	La Libertad	Zaragoza	3	11.63	3.45	1.58	16.66
13	Santa Ana	Candelaria de la Frontera	3	13.22	40.81	55.14	109.17
14	Usulután	Jiquilisco	4	41.33	177.49	122.96	341.79
15	Usulután	Concepción Batres	4	10.06	66.01	78.68	154.76
16	Usulután	Alegria	4	12.85	42.60	11.79	67.24
17	Cuscatlán	Suchitoto	4	9.79	30.59	162.80	203.18
18	San Salvador	Nejapa	4	6.77	43.05	89.48	139.30
19	Chalatenango	San Ignacio	4	7.56	0.00	3.19	10.75
20	Chalatenango	Comalapa	4	0.00	7.96	0.00	7.96
21	Ahuachapán	Concepción de Ataco	4	15.82	50.15	34.48	100.45
22	La Unión	Conchagua	4	39.69	38.90	166.57	245.16
23	Chalatenango	La Laguna	4	0.00	10.99	0.00	10.99
24	Usulután	San Dionisio	5	8.89	22.29	55.32	86.50
25	Usulután	Jucuarán	5	21.66	54.66	58.36	134.68
26	Chalatenango	Ojos de Agua	5	0.00	11.25	4.04	15.29
27	Chalatenango	Nueva Trinidad	5	0.00	5.70	0.00	5.70
28	Sonsonate	Santa Catarina Masahuat	5	0.00	26.63	20.41	47.04
29	Chalatenango	Las Vueltas	5	0.00	0.00	4.68	4.68
				577.73	1,560.79	1,844.41	3,978.25

FUENTE: SNET

Anexo 5

Red Urbana por municipios de la muestra (en kilómetros)

No.	Departamento	Municipio	Tipología de municipio	Red urbana
1	San Salvador	San Salvador	1	800.00
2	La Libertad	Nueva San Salvador	1	156.00
3	San Salvador	Mejicanos	1	115.00
4	San Miguel	San Miguel	2	433.90
5	Santa Ana	Santa Ana	2	312.50
6	Usulután	Usulután	2	37.60
7	San Salvador	San Martín	2	45.00
8	La Unión	La Unión	3	36.20
9	San Salvador	Santo Tomás	3	13.60
10	La Paz	Olocuilta	3	11.20
11	Usulután	Santa Elena	3	14.20
12	La Libertad	Zaragoza	3	6.70
13	Santa Ana	Candelaria de la Frontera	3	8.00
14	Usulután	Jiquilisco	4	12.30
15	Usulután	Concepción Batres	4	5.80
16	Usulután	Alegria	4	4.00
17	Cuscatlán	Suchitoto	4	15.00
18	San Salvador	Nejapa	4	11.60
19	Chalatenango	San Ignacio	4	7.00
20	Chalatenango	Comalapa	4	3.20
21	Ahuachapán	Concepción de Ataco	4	10.30
22	La Unión	Conchagua	4	4.80
23	Chalatenango	La Laguna	4	4.00
24	Usulután	San Dionisio	5	3.50
25	Usulután	Jucuarán	5	5.60
26	Chalatenango	Ojos de Agua	5	3.50
27	Chalatenango	Nueva Trinidad	5	3.80
28	Sonsonate	Santa Catarina Masahuat	5	3.90
29	Chalatenango	Las Vueltas	5	6.00
				2,094.20

FUENTE: Investigación directa en cada municipio

Anexo No.6
Recaudación por impuesto de vialidad y tasa de pavimentación
Municipalidades de la Muestra
Años 1999, 2000 y 2001
USD DOLARES

No.	MUNICIPIOS	Vialidad			Pavimentación			Total		
		99	00	01	99	00	01	99	00	01
1	San Salvador	594,286	582,857	600,000	0	0	0	594,286	582,857	600,000
2	Nueva San Salvador	0	35,561	35,621	205,804	179,728	148,103	205,804	215,289	183,724
3	Mejicanos	0	1,150	8,240	90,585	95,722	119,871	90,585	96,872	128,111
4	San Miguel	4,343	3,903	5,680	182,210	202,420	254,337	186,553	206,323	260,017
5	Santa Ana	37,400	38,057	40,828	159,104	198,525	213,329	196,504	236,582	254,157
6	Usulután	9,714	12,571	14,857	38,665	36,383	39,902	48,379	48,954	54,759
7	San Martín	7,981	2,526	14,325	13,899	15,334	48,000	21,880	17,860	62,325
8	La Unión	0	0	0	23,520	28,645	35,499	23,520	28,645	35,499
Sub-total		653,724	676,626	719,550	713,787	756,757	859,040	1,367,511	1,433,382	1,578,592
9	Santo Tomás	140	126	133	388	418	167	528	544	300
10	Olocuilta	0	0	59	7,634	9,156	10,136	7,634	9,156	10,195
11	Santa Elena	1,181	1,714	1,181	3,526	4,984	4,154	4,707	6,698	5,335
12	Zaragoza	0	0	0	4,472	5,803	3,739	4,472	5,803	3,739
13	Jiquilisco	0	0	0	2,893	3,466	3,332	2,893	3,466	3,332
14	Concepción Batres	844	889	1,024	5,047	7,514	7,043	5,891	8,403	8,067
15	Alegria	0	0	0	2,349	3,661	3,415	2,349	3,661	3,415
16	Suchitoto	0	0	263	4,050	4,170	3,803	4,050	4,170	4,066
17	Nejapa	0	0	0	6,266	6,028	5,820	6,266	6,028	5,820
18	San Ignacio	0	214	297	1,281	2,192	1,326	1,281	2,406	1,623
19	Comalapa	0	0	0	131	651	1,524	131	651	1,524
20	Concepción de Ataco	0	0	0	1,610	805	5,771	1,610	805	5,771
21	Cand. de la Frontera	475	434	528	7,201	7,546	9,246	7,676	7,980	9,774
22	San Dionisio	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23	Jucuarán	0	0	0	2,360	2,245	2,641	2,360	2,245	2,641
24	Ojos de Agua	0	0	35	0	0	0	0	0	35
25	Nueva Trinidad	0	0	0	0	0	0	0	0	0
26	Santa Cat. Masahuat	0	0	0	2,195	2,347	2,604	2,195	2,347	2,604
27	Conchagua	0	0	0	3,683	5,223	5,540	3,683	5,223	5,540
28	L a Laguna	143	125	122	0	0	0	143	125	122
29	Las Vueltas	7	17	132	0	0	0	7	17	132
Sub-total		2,790	3,519	3,774	55,086	66,209	70,261	57,876	69,728	74,035
Total		656,514	680,145	723,324	768,873	822,966	929,301	1,425,387	1,503,110	1,652,627

Fuente: Contabilidades Municipales, Planes Estratégicos Participativos

Anexo No.7
TRANSFERENCIAS ANUALES FODES 80%
AÑOS 2000, 2001 Y 2002
Municipalidades de la Muestra
USD DOLARES

No	Tipología	Municipio	TRANSFERENCIA ANUAL FODES 80%		
			2000	2001	2002
1	1	San Salvador	937,474	1,146,502	1,174,676
2	1	Nueva San Salvador	314,718	384,891	394,349
3	1	Mejicanos	366,042	447,658	458,658
4	2	San Miguel	731,802	894,972	916,964
5	2	Santa Ana	661,937	809,529	829,422
6	2	Usulután	495,163	605,570	620,451
7	2	San Martín	496,143	606,768	621,678
8	3	La Unión	462,194	565,249	579,139
9	3	Santo Tomás	309,242	378,193	472,741
10	3	Olocuilta	282,535	345,532	354,023
11	3	Santa Elena	261,770	320,136	328,003
12	3	Zaragoza	252,119	308,334	315,911
13	3	Candelaria de la Frontera	335,588	410,414	420,500
14	4	Jiquilisco	567,058	693,494	710,536
15	4	Concepción Batres	243,095	297,298	304,604
16	4	Alegria	237,448	290,392	297,528
17	4	Suchitoto	297,606	363,963	372,907
18	4	Nejapa	368,913	451,170	462,257
19	4	San Ignacio	170,291	208,260	213,378
20	4	Comalapa	126,983	155,296	159,113
21	4	Concepción de Ataco	251,001	306,967	314,510
22	4	Conchagua	499,021	610,288	625,285
23	4	La Laguna	131,520	160,845	164,798
24	5	San Dionisio	188,923	231,047	236,724
25	5	Jucuarán	258,842	316,556	324,335
26	5	Ojos de Agua	115,379	141,105	144,572
27	5	Nueva Trinidad	85,949	105,113	107,696
28	5	Santa Catarina Masahuat	180,686	220,974	226,404
29	5	Las Vueltas	82,517	100,916	103,396
Totales			9,711,962	11,877,432	12,254,557
FODES 80% 262 Municipios			63,654,793	78,229,406	79,760,856

Fuente: Corporación de Municipalidades de la República de El Salvador (COMURES)