

PROPUESTA DE UNA QUINTA LEY CONSTITUCIONAL

Lic. Mario Pérez Guerra

En cada uno de estos artículos se estará analizando la motivación de las Políticas Públicas, incluidas en el proyecto de la “Ley Constitucional Rectora de Principios y Políticas Públicas de Estado” que, oportunamente, en ejercicio de la iniciativa de reforma constitucional, será presentado al Congreso de la República. Los principios y políticas a las que se refiere este artículo, son de las que se consideran prioritarias. La versión completa de la propuesta puede verla en www.dialogoconstitucional.org

POLITICAS PÚBLICAS CON RELACION AL EJERCICIO DEL PODER PÚBLICO

LA COMPETENCIA ESTATAL EN RELACIÓN CON LA COMPETENCIA MUNICIPAL EN MATERIA DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y FRONTERIZA

Dentro del proyecto “Ley Constitucional Rectora de Principios y Políticas Públicas de Estado”, se ha contemplado el análisis relacionado con la competencia estatal en relación con la competencia municipal en materia de infraestructura vial y fronteriza y, para lo cual, se han diseñado los principios y políticas públicas correspondientes. Transcribo a continuación los mismos:

Artículo 53. PRINCIPIO RECTOR. Las vías de comunicación terrestres (incluyendo ferroviarias) y acuáticas, deben de categorizarse en nacionales y municipales y concebirlas en relación con la importancia de su población y la producción de bienes y servicios y su respectiva importación y/o exportación. Las vías nacionales estarán bajo la competencia del Estado y las municipales bajo la dependencia de las municipalidades. El acceso a las vías nacionales y en las municipales que así se establezca, se hará por accesos colectivos debidamente autorizados tanto por el Estado como por las municipalidades correspondientes.

Artículo 54. PRINCIPIO RECTOR. Los ingresos al territorio de la República de Guatemala (aeropuertos, puertos y puntos terrestres fronterizos) son sólidamente construidos, ornamentalmente atractivos y tecnológicamente adecuados.

Artículo 55. POLÍTICA PÚBLICA DE ESTADO. Las municipalidades diseñarán políticas públicas de mediano y largo plazo, con el objeto de que sus carreteras municipales satisfagan a sus vecinos la necesidad de salir a las vías nacionales, ya que estas siempre deben quedar expeditas.

Los ingresos al país y las carreteras son dos elementos fundamentales para la vida de todos los habitantes de una nación. Esos ingresos y esas vías deben tener una fluidez con el objeto que el paso por los mismos sea rápido y no estén obstaculizados de ninguna manera. En Guatemala hemos visto que las denominadas rutas nacionales han sido invadidas por poblaciones que, con el objeto de satisfacer sus necesidades, han obstaculizado el libre tránsito por las mismas en el mejor de los casos y, en el peor de los casos, han distorsionado totalmente la dirección correcta de la carretera, convirtiéndose en calles, avenidas, boulevares, etcétera. Un ejemplo puede clarificar lo anterior: Cuando un extranjero ingresa

por una de las fronteras con El Salvador y va hacia México, uno de sus primeros obstáculos lo encuentra en Jutiapa, donde la ciudad ha invadido la carretera. Continúa y otro problema es el paso por ciudad Guatemala ya que con solo llegar al Trébol de Vista Hermosa, el extranjero no sabe por dónde continuar; si opta por lo correcto, tendrá un nuevo obstáculo cuando atravesie el Boulevard Los Próceres y peor aún, cuando llegue al Trébol, ya que allí se bifurcan las calzadas hacia el occidente, una y la otra hacia San Pedro y San Juan Sacatepéquez.

Al continuar por la carretera, se establece que no tiene retornos técnicamente construidos, falta señalización, en algunos casos intervienen las policías municipales en la imposición de multas, construcción de túmulos por los vecinos y, en muchos casos, se ha seguido lo sinuoso del terreno y la falta de peraltes en curvas peligrosas.

Toda esta situación se ha generado por la ausencia de una claridad de competencias constitucionales dadas, tanto al Estado como a las municipalidades, ya que estas últimas bajo el argumento del ordenamiento territorial, han invadido la competencia del Estado. Es por ello que, con esta ley constitucional, se pretende que se defina exactamente la existencia de carreteras nacionales y carreteras municipales y las competencias que, con respecto a ellas, tiene el Estado y las municipalidades.

Se hace mención que a las carreteras nacionales, que están bajo la competencia del Estado, pueda ingresarse únicamente por accesos debidamente autorizados, esto con el fin que las poblaciones que se produzcan alrededor de ellas no construyan accesos individuales que impidan el libre tránsito. Lo mismo pueden hacer las municipalidades con las carreteras bajo su competencia. Ejemplo de ello es la autopista Palín-Escuintla. Ello implica la construcción de grandes rutas nacionales que atraviesen el país de oriente a poniente y de norte a sur con tales limitaciones. Se pensará que esto es una utopía, pero por tratarse de obras que son de largo plazo, deberán ir construyéndose con los sucesivos gobiernos. Si esto no se hace, llegará el momento del caos en las carreteras. Aún estamos a tiempo.

Otra cuestión importante es que tanto los puertos, como los aeropuertos y los pasos fronterizos constituyen la sala de la nación. Es el primer lugar al que llegan los huéspedes y deben tener la mejor impresión. Deben, entonces estos espacios, ser sólidamente construidos, ornamentalmente atractivos y tecnológicamente adecuados.

Esta Política Pública de Estado, previo procedimiento de su ente rector y la reglamentación correspondiente, debe inaugurarse a nivel nacional, y los gobiernos sucesivos no pueden suspenderla por ningún motivo.

Guatemala, 9 de febrero de 2012.