



UNIVERSIDAD
NACIONAL
AUTÓNOMA DE
NICARAGUA,
MANAGUA
UNAN - MANAGUA



Ciencia Política y Relaciones Internacionales

**GESTIÓN PÚBLICA DE LA ALCALDÍA DE BELÉN EN RESPUESTA A LA
PROBLEMÁTICA DE INFRAESTRUCTURA VIAL EN LAS COMUNIDADES DE
MATA DE CAÑA Y CHACALAPA EN EL PERIODO 2011 – 2021.**

LINEA DE INVESTIGACIÓN: GOBERNABILIDAD Y POLITICAS PUBLICAS

BR. MENDOZA PANIAGUA ILEANA YUNIIETH

BR. POTOY BARRIOS ISMAEL

FACULTAD DE HUMANIDADES Y CIENCIAS JURIDICAS.

**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE NICARAGUA – MANAGUA
(UNAN-MANAGUA)**

**CARRERA: CIENCIA POLITICA Y RELACIONES INTERNACIONALES
V AÑO**

TUTOR: DR. ERICK ARIAS

MANAGUA MIRCOLES 16 FEBRERO 2022

Dedicatorias

Ileana Mendoza:

Este trabajo monográfico está dedicado a Dios, por darnos las fuerzas de seguir adelante, a mi madre Ana Simona Paniagua y mi hermana Ana Yanci Mendoza Paniagua porque siempre estuvieron pendiente de mí, por mis familiares, mi madrina Kariveth por apoyarme brindándome una computadora para trabajar mi madrina Carolina que siempre me apoyo desde lo que pudo y todas esas personas que siempre me aconsejaron para ser una persona humilde y respetuosa, de igual manera se lo dedico a todos mis maestros que estuvieron desde primer año, gracias por formarme hasta llegar a la meta y a los compañeros que estuvieron cuando más necesite a igualmente a mi padre Ramón Mendoza que desde el cielo me da fuerzas cada día para luchar por mis metas.

Ismael Potoy:

Este trabajo final está dedicado primeramente a Dios, a mis padres Ana María Barrios Gonzales y Rafael Potoy que con su sacrificio han sabido darme hasta el día de hoy 16 años de estudio , a mis hermanos que día a día me ayudan a ser mejor persona, al comité de Bainbridge que durante mis 5 años de carrera e apporto económicamente para que yo siguiera estudiando y cubriera mis gastos y a todos los que de una u otra forma aportaron para que hoy tanto tengamos el conocimiento necesario para culminar este trabajo monográfico.

Agradecimientos

Ileana Mendoza

Agradezco a Dios por haber culminado este trabajo, a mi mama Margarita Paniagua y mi hermana Ana Yanci Mendoza por ser ese extra de motivación que día a día me ayudan a querer ser mejor persona y estudiante y por tenerme hasta donde he llegado, por darme la sabiduría y mantenerme firme hasta ahora. A mis amigos Kenneth Díaz, Hazell Calero y Deyvis Gutierrez que con su compañía aportaron de manera emocional para una mejor estancia en la universidad y que siempre nos apoyaron y nos alentaron cuanto pudieron para que hoy culmináramos este trabajo. A mi compañero de tesis que me apoyo día con día para que pudiéramos sacar adelante este trabajo tan importante para nuestra vida.

Agradezco a todas las personas que me colaboraron con su tiempo, sugerencias, ideas y que hoy están plasmadas en mi trabajo, así como maestros y mi familia que me han ayudado a terminar esta etapa de mí, así como también a nuestro tutor y todos los maestros que desde 2017 aportaron en conocimiento para que hoy fuéramos capaces de ponerle punto final a este trabajo monográfico.

Ismael Potoy

Agradezco grandemente a Dios que me dio el don de la sabiduría para culminar este trabajo monográfico. A mi mama Ana María Barrios Gonzales y mi papa Rafael Potoy que me han formado a como soy y me han enseñado la importancia del estudio y gracias a ellos estoy hoy en este camino. A mi compañera de tesis Ileana Mendoza por ayudarme a recorrer este camino e impulsarme cuando más lo necesité. A mis hermanos, Lohany Selene Potoy Barrios y Asael Potoy Barrios, que son mis motores para seguir adelante.

A nuestro tutor maestro Erick Arias por tener paciencia y sabiduría para guiarnos a lo largo de este trabajo. A todas las personas que contribuyeron para hacer mi sueño una realidad y me brindaron apoyo día con día: Hazell Calero, Kenneth Díaz y Deyvis Gutierrez que a lo largo de la universidad estuvieron siempre dándonos apoyo ya ánimos para seguir las metas, al departamento de becas de la UNAN que nos dio alojamiento y comida para que pudiéramos desarrollarnos mejor en el ámbito académico y todas esas personas que sin ser consciente a lo largo de mi vida ayudaron para que hoy pudiera culminar este trabajo.

Resumen

El presente informe versa sobre la incidencia que tiene en el pueblo belemita la implementación por parte de la alcaldía de políticas públicas dirigidas a mejorar la infraestructura vial de dos de sus comunidades, para los fines de esta investigación se seleccionaron las comarcas de Mata de Caña y Chacalapa con el propósito central de realizar una valoración de como las políticas dirigidas a esta área han aportado al desarrollo de la infraestructura vial.

La investigación igualmente va enfocada en señalar esas cualidades que poseen estas comunidades que podrían beneficiar a sus habitantes en primer lugar y al municipio igualmente en caso de tener una calle en buenas condiciones ya que el contexto respalda que desde los indicadores de desarrollo de calidad de vida también se pueden beneficiar le economía municipal, e sistema educativo y todo el engranaje laboral que compone el municipio que se ve afectado por condiciones difíciles de transporte en época invernal.

El tema es abordado bajo el enfoque de investigación mixta con énfasis en lo cualitativo debido a que es importante comprender cualidades del problema y los actores involucrados, el tipo de estudio será de carácter descriptivo ,por tanto, mediante instrumentos como guías de observación y entrevistas permitirán caracterizar los fenómenos que acontecen, se hará uso de la explicación que nos permitirá encontrar motivos, causas y circunstancias en las que se desenvuelven determinados fenómenos de estudio.

CARTA AVAL DE TUTOR

17 de enero 2022

Msc. Edwin Montes.

Director del departamento de Filosofía

Facultad de Humanidades y Ciencias Jurídicas

UNAN Managua

Su despacho.

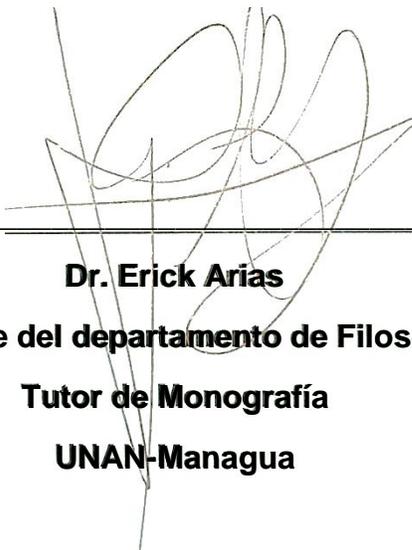
Estimado,

Por medio de la presente remito a usted que Ileana Yunieth Mendoza Paniagua con numero de carnet 17180532 e Ismael Potoy Barrios con numero de carnet 17181566, estudiantes de la carrera de Ciencia Política y Relaciones Internacionales han finalizado su trabajo monográfico con el tema **Gestión Pública de la Alcaldía de Belén en respuesta a la problemática de Infraestructura Vial en las comunidades de Mata de Caña y Chacalapa en el periodo 2011 – 2021.**

Este trabajo reúne los requisitos establecidos para resumen final de la modalidad de graduación Monografía que especifica el reglamento de la UNAN Managua.

Esperando la fecha de pre defensa y defensa final, me suscribo a usted deseándole éxito en sus labores cotidianas.

Cordialmente,



Dr. Erick Arias

Docente del departamento de Filosofía

Tutor de Monografía

UNAN-Managua

Índice

Portada	1
Resumen	4
Índice	6
I Capítulo	9
Introducción	9
Planteamiento del Problema	10
Justificación	13
Caracterización del Municipio de Belén	15
Objetivos	24
<i>Objetivo General:</i>	24
<i>Objetivos Específicos</i>	24
II Capítulo	25
Marco Conceptual	25
Marco Teórico	27
1. Administración Pública	27
2.1. Administración Pública Municipal	28
2. Políticas Públicas	29
2.1. Las políticas públicas y su marco normativo	29
2.2. Problema y Agenda	31
<i>2.2.1. Instrumentos de Políticas Públicas</i>	33
2.3. Coercitividad del estado, Tipos de políticas públicas:	35
2.4. Análisis de Políticas Públicas:	38
3. Desarrollo	42
3.1 Desarrollo Nacional	43
3.2 Desarrollo Local	45
<i>1.2.1. Desarrollo Local Y El PNDH</i>	51
Marco Legal	55
Ley No 40, Ley de municipios	55
Ley No. 376, ley del Régimen Presupuestario Municipal	57
Ley 466, ley de transferencias presupuestarias a los municipios de Nicaragua	58
Preguntas Directrices	60
III Capítulo	61

Marco Metodológico	61
➤ <i>Paradigma de la investigación</i>	61
➤ <i>Enfoque investigativo</i>	61
➤ Tipo de estudio	62
Método de Análisis de Resultados: Análisis de Contenido	65
IV. Capítulo	67
Análisis y Discusión de Resultados	67
4.1. Capítulo I. Caracterización del estado de la infraestructura vial de los caminos de las comunidades de Chacalapa y Mata de Caña	67
4.3. Capítulo 3. Valoración del impacto de las políticas públicas implementadas de la alcaldía de Belén en el área de la infraestructura vial en las comunidades de Chacalapa y Mata de Caña.	74
5. Capítulo	94
Conclusiones Y Recomendaciones	94
Conclusiones	94
Recomendaciones	97
Bibliografía	99

Abreviaturas	Lista de Acrónimos
	Significado
BM:	Banco Mundial
CASSUR:	Compañía Azucarera del Sur, S.A.
CDI:	Centro de Desarrollo Infantil
CEPAL:	Comisión Económica para América Latina y el Caribe
ENACAL: Sanitario	Empresa Nicaragüense de Acueductos y Alcantarillados
FOMAV:	Fondo de Mantenimiento Vial
FMI:	Fondo Monetario Internacional
INETER:	Instituto Nicaragüense de Estudios Territoriales
INIDE:	Instituto Nacional de Información del Desarrollo
MTI:	Ministerio de Transporte e Infraestructura
PIB:	Producto Interno Bruto
PNDH:	Plan Nacional de Desarrollo Humano
PNUD:	Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo

I Capítulo

Introducción

En la presente Investigación titulada gestión pública de la alcaldía de Belén en respuesta a la problemática de infraestructura vial en las comunidades de Mata de Caña y Chacalapa en el período 2011 – 2021, se aborda el sistema de administración municipal en Belén, con énfasis en dos de sus localidades que a lo largo de los años ha presentado ciertas características en el sistema infraestructural de carreteras y caminos. En las siguientes páginas a través de investigación se busca discernir las decisiones administrativas y los factores que han llevado a esta situación al estado en qué se encuentra.

A través de investigaciones documentales y entrevistas con personas especializadas se hace un análisis del porque se está en el contexto presente, y de igual forma se busca dar nuevas líneas estratégicas que pretenden dar un aporte para mejorar la situación de infraestructura vial de estas comunidades, todo esto obtenido gracias a los múltiples conocimientos adquiridos en el camino investigativo que nos dan las herramientas para realizar recomendaciones que servirán de algún modo como instrumentos que ayuden a satisfacer una necesidad muy sentida en las comunidades de Mata de Caña y Chacalapa.

Esta investigación posee un enfoque mixto con énfasis en lo cualitativo, de corte transversal puesto que comprende un período de tiempo definido, bajo un paradigma interpretativo que nos permitirá interactuar con nuestros sujetos de estudios y con un tipo de estudio descriptivo, la recolección de la información se llevó a cabo mediante instrumentos como guías de observación, entrevistas y encuestas; que a su vez fueron analizadas mediante el análisis de contenido y análisis estadístico.

La población es estudio corresponde a 1690 habitantes en conjunto ambas localidades lo que representa el 10% de la población belemita, en el caso de las encuestas se aplicó a una muestra de 313 colaboradores que respondieron preguntas cerradas, por otro lado en lo concerniente a las entrevistas se realizaron a sujetos que consideramos claves para la ejecución de la presente investigación.

Planteamiento del Problema

Nicaragua es un país que para efectos administrativos se divide en departamentos y estos a su vez se subdividen en municipios, siendo esta la instancia más pequeña, por tanto, la más cercana a los ciudadanos y a sus necesidades, con facultades de resolver las demandas de estos, ya que según la ley No. 40, ley de municipios estos “funcionan por medio de la participación popular para la gestión y defensa de los intereses de sus habitantes”, de esta manera los gobiernos municipales son la entidad por medio de la cual el Estado vela y brinda soluciones a las problemáticas de sus nacionales de manera satisfactoria y más cercana.

En la búsqueda de información con relación a trabajos investigativos en gestión administrativa municipal nos encontramos con que los estudios realizados están centrados en un carácter económico más que en el impacto social que una buena gestión puede crear en determinada población, Juan Gómez y Maximiliano Geffner en (2006) escribieron para la CEPAL un artículo investigativo titulado “Nicaragua: el papel de los municipios como instrumentos para el combate de la pobreza”, mediante el cual señalan que la descentralización municipal toma importancia como un instrumento que motive a la participación ciudadana lo que a su vez permitirá conocer más de cerca las necesidades de los ciudadanos y los gastos en la administración pública estarán focalizados a suplir problemáticas más necesarias.

El Estado encargado de velar por los intereses de sus nacionales y de mejorar la condición de vida de estos, trabaja en diferentes políticas públicas sobre las cuales se alinean cada uno de sus programas de gobierno y por defecto los proyectos a llevarse a cabo, estos toman como base los Ejes del Plan Nacional de Desarrollo Humano, no obstante, es difícil que el gobierno central conozca las necesidades específicas de cada localidad por lo que el trabajo de los gobiernos locales toma relevancia debido a su proximidad con la población.

La presente investigación es de relevancia debido a que se enfocará en la gestión administrativa pública de la alcaldía de Belén en el área de infraestructura vial, municipio ubicado a 101 km de Managua con una población de 18, 397 según las proyecciones del

Instituto Nacional de Información al Desarrollo INIDE para 2020, con una población mayoritariamente joven y dividida en 28 comunidades rurales y 2 comunidades urbanas.

Siendo Belén un municipio mayoritariamente rural atraviesa por un problema en la red vial debido a que muchas comarcas no cuentan con calles en buen estado, la mayoría son caminos de tierra y piedras que son de difícil penetración, los pocos lugares que cuentan con embaldosado se pueden observar baches de considerable tamaño, puesto que desde su construcción no se le brindó ningún tipo de mantenimiento y como consecuencia los pobladores belemitas especialmente de Chacalapa y Mata de Caña dos de las zonas que muestran mayor deterioro en la infraestructura vial se les dificulta mantener el contacto con la zona urbana del municipio que es donde se encuentran ubicados los servicios básicos especialmente de salud y educación.

Esta problemática se acrecienta más con la llegada del invierno y mayor presencia de precipitaciones que conlleva afectaciones a las diferentes facetas de la vida de los belemitas, la carretera a lo largo de los años ha sido de difícil recorrido para cualquier tipo de transporte ya que no cuenta con condiciones para un recorrido estable para cualquier tipo de medio de movilización, dicha situación repercute en trabajadores, estudiantes y población en general. Los intentos por mejorar la situación se han hecho sentir en los últimos 10 años, sin embargo, no con los resultados esperados y es que hasta hoy no se ha invertido en una infraestructura más sólida que dé respuestas a este problema como la creación de carreteras de asfalto o adoquines que permitan una solución permanente.

Según Arce (2010:04) “los caminos y carreteras son las arterias por la cual se mueven actividades económicas y humanas por lo que la administración en la red vial merece la máxima atención, de cara a atender de forma oportuna los requerimientos de los ciudadanos en materia de transporte”, desde esta perspectiva se demuestra la importancia que posee una red vial en buenas condiciones que aportará al desarrollo local en especial a la economía, puesto, que no hay ningún municipio que permita cubrir la necesidad de sus pobladores por completo de tal manera que requerirá de servicios de municipios cercanos que son intercambiados a través del comercio.

El presente trabajo se centrará en el rol que desempeñan los gobiernos municipales en la reducción de las necesidades básicas que buscan mejorar el entorno económico local en

búsqueda del bienestar social lo cual se puede hacer mediante el mejoramiento de la infraestructura vial, que a su vez representa el acceso a cubrir necesidades vitales de bienestar social que también significa uno de los factores esenciales para el desarrollo local debido que permitiría el acceso a recursos básicos como salud, educación, trabajo y una mejor interrelación entre comunidades cercanas, a raíz de la observación se pueden ver algunas debilidades infraestructurales en estas comunidades especialmente en época de invierno.

La interconexión entre localidades por medio de infraestructura vial en buenas condiciones es necesario, debido a que permitirá un desarrollo en el accesos a recursos básicos, de lo cual los gobiernos locales son los encargados de proveer de condiciones óptimas que les permita el contacto con la urbanidad, debido a que los municipios de Chacalapa y Mata de Caña muestran deficiencia en la red vial surge la pregunta ¿De qué manera la alcaldía de Belén ha actuado para combatir la problemática de la infraestructura vial en estas comunidades en los últimos diez años?

Justificación

El gobierno ejercido en las municipalidades es una situación que ayuda a mejorar las condiciones de vida de los ciudadanos debido a la proximidad entre gobernante local y gobernados, sin embargo, más allá de la relación de gobernanza en el ejercicio de esta labor intervienen diversos agentes los cuales podríamos identificar como los trabajadores de la alcaldía que serán quienes colaboren con el alcalde en la realización de proyectos o programas que permitan mejorar las infraestructuras y condiciones en los municipios.

Esta investigación tiene como finalidad analizar como la alcaldía de Belén ha afrontado la problemática de la infraestructura vial en las comunidades de Chacalapa y Mata de Caña, lo que permitirá conocer el avance o desfase que tiene el municipio de acuerdo al Plan Nacional de Desarrollo Humano que establece los ejes bajo los cuales el gobierno de Nicaragua se guía en su lucha de erradicación de la pobreza y en disminuir la brecha de la desigualdad.

La presente investigación pretende servir como un documento que permita evaluar la actuación en la gestión administrativa del gobierno municipal de Belén debido a que la deficiencia en la infraestructura vial es una problemática que se ha presentado desde hace más de una década y que sigue causando afectaciones a la vida de los pobladores de dicha zona de diferentes formas, en especial en la actividades que le permiten cubrir algunas necesidades básicas como la forma de movilización hacía los puestos de salud más cercano o los centros de estudio, situación que se empeora en época de invierno en las que los caminos llegan a convertirse en terrenos casi intransitables para vehículos tanto pesados como livianos.

Debido a la geografía del terreno que cambia al punto de tener baches de lodo que terminan en atolladeros para los medios de transporte, dicho contexto hace pensar que es una situación en la que pudieron haber acciones municipales desde tiempo antes, sin embargo, aún perduran sus afectaciones tras largos años en los que la situación ha sido la misma , por lo que se espera que este documento aporte a la municipalidad y en especial a los funcionarios públicos de la alcaldía un estudio analítico para que conozcan en que se está

fallando, en que se ha acertado y cuáles son los aspectos en los que se puede hacer acciones diferentes para obtener mejor resultado.

Desde este punto de vista la investigación será un agente correctivo y de evaluación para los funcionarios y de oportunidad de cambio para los ciudadanos puesto que se espera que a partir de este análisis presentar sus debilidades y fortalezas se hagan transformen si se requieren que maximicen las fortalezas a fin de lograr el objetivo social del gobierno que sería el mejoramiento de la calidad de vida, lo que permitirá brindar soluciones a las problemáticas esenciales de los pobladores entre las cuales destaca la deficiencia en la red vial, además este trabajo es de importancia debido a que servirá como base para futuras investigaciones que se centren en administración pública municipal temática de la cual existe poca bibliografía, al enfocarse los estudios de lo público administrativo en lo macro referido a lo nacional o en lo institucional de manera directa no se han encontrado antecedentes de estudios investigativos independientes de administración de una alcaldía por lo que nuestra investigación puede ser un antecedente o servir como base si se quiere seguir estudiando la gobernabilidad municipal.

Caracterización del Municipio de Belén

I. Contexto Territorial

El municipio de Belén ubicado en el departamento de Rivas a 101 kilómetros de la capital de Managua con una extensión territorial de 282 km² entre las coordenadas 11^o30´ latitud norte y 85^o53´ longitud oeste, limitando al norte con el municipio de Nandaime, al sur con el municipio de Rivas, al este con el municipio de Potosí y al oeste con el municipio de Tola.

a. Localidades

Existen 28 comunidades rurales y 2 urbanas siendo estas Pueblo Nuevo y el centro de Belén, dentro de las comunidades rurales se encuentran ubicadas nuestras comunidades de estudio Chacalapa y Mata de Caña.

b. Datos poblacionales

Según la proyección del Instituto Nicaragüense de Información de Desarrollo (INIDE) para 2020 con relación del censo de 2005 la población para el municipio de Belén sería de 18, 397 habitantes, siendo la mayoría hombres de acuerdo a datos del registro de nacimientos del Centro de Salud del municipio y por supuesto siendo Belén un municipio con una extensión considerable de territorio rural la mayoría procede de estas zonas.

Medio Ambiente y Recursos Naturales

a. Suelo

El uso de los suelos representa una de las mayores actividades económicas de la región, considerándose como un municipio agricultor y ganadero, se cultivan granos básicos como arroz, maíz, frijoles y sorgo para uso doméstico, sin embargo el plátano se ha convertido en uno de los cultivos que mayores rubros genera a las familias belemitas puesto que es de carácter comercial distribuidos en departamentos como Masaya y Managua, incluso algunos agricultores han denominado a este como “el oro rivense”, otro cultivo de gran relevancia es el de caña de azúcar que debido a la cercanía del ingenio azucarero CASSUR.

Por otro lado, la ganadería también requiere de un uso del suelo excesivo, puesto que grandes parcelas de terrenos son dedicadas al cultivo de pasta para alimentación del ganado, además de que existen extensiones inmensas de terreno que sirven como potrero por lo general en colinas situación que provoca derrumbes de tierras en la temporada lluviosa, estas actividades indiscriminadas en todas épocas del año ha traído como producto un deterioro de los suelos, sequia de ríos pues son ocupados como fuentes de riego durante el verano.

b. Hidrografía

El municipio cuenta con cuencas hidrográficas importantes como lo son el Rio Gil González perteneciente a la cuenca 69 del Rio San según el Instituto de Estudios Territoriales y las Lajas que su desembocadura se encuentran en el lago de Nicaragua, sin embargo en los últimos años debido a la deforestación y uso indebido del agua para riego de cultivos comerciales estos han disminuido su caudal, así mismo cuenta con parte de las aguas del Rio Ochomogo uno de los más grandes e importantes de la región que en temporada de invierno se desborda y causa daños en las casas de las familias aledañas, poniendo esta población en vulnerabilidad, también existen otros ríos de poco caudal que desembocan en el océano pacifico como Escalante, Nahualapa y rio Chacalapa, estos representan en su mayoría el suministro de agua en comunidades rurales.

c. Sistema productivo del municipio

La economía del municipio de Belén esta soportada en su mayor parte por la actividad agrícola y pecuaria, según Vega (2022) funcionario de la alcaldía de Belén, ambas actividades constituyen un 60.2% de la actividad económica del municipio para el año 2020, donde la agricultura se posiciona en un 34, 67% y la actividad pecuaria un 25, 53%.

Tabla 1

Economía del municipio de Belén

Sector primario	Porcentaje
Agricultura	34,67%
Pecuaria	25,53%

Total

60.2%

Elaboración propia, Mendoza & Potoy (2022)

Por lo que se puede observar que más del 50% de lo generado en el municipio corresponde al sector primario, seguido del sector terciario debido que de acuerdo con Vega (2022) representa un 13,08 % de la actividad económica del municipio y son la base del desarrollo del mismo, esto es debido a lo que se genera a partir del transporte, distribución de productos por medio de pulperías, bares y restaurantes; negocios que depositan mensualmente un impuesto a la alcaldía municipal.

El sector de restaurantes y bares podría convertirse en unos años en un elemento generador de desarrollo local si tomamos en cuenta que Belén se está convirtiendo en un sitio turístico debido su posición territorial privilegiada, además Vega (2022) nos comentaba que de parte de la alcaldía de Belén se está promoviendo el turismo rural en este territorio como una estrategia de atracción de turistas, de igual manera forma parte de una manera de recaudar fondos propios.

Es pertinente recalcar que si bien el municipio al ser predominante en ruralidad su población se dedica primordialmente a la ganadería y agricultura, pero no necesariamente con fines de comercialización, sino, para consumo propio, sin embargo en el caso de Chacalapa se cultiva en su mayoría lo que es el plátano, el cual en nuestro municipio, inclusive en el departamento se ha convertido en un rubro importante de comercialización que no requiere de gran tecnología para su cultivo.

Por su parte, Mata de Caña, si es una localidad que cultiva granos básicos como maíz, frijoles y arroz que los dedican a la comercialización, al igual que frutas de temporadas como cítricos, yuca, pipián, entre otros, no obstante su productividad fuerte radica en la actividad pecuaria, consistente en la crianza de ganado bovino, avicultura y en menor proporción ganado porcino lo cual representa el 25, 53% de ingresos al municipio.

En lo referente al ganado bovino está destinado a dos modalidades; para la crianza y producción de productos derivados de la leche, tales como: queso, crema, cuajada y leche agria, los cuales sirven de abastecimiento para la mayor parte del municipio, de igual forma

se utilizan para la comercialización de carne de res, situación similar a la del ganado porcino que son criados para comercializar la carne de cerdo.

La avicultura por su parte, en los últimos años se ha posicionado como una actividad de auge en el municipio, debido a que la crianza de gallinas es una actividad de poca duración, en pocas semanas estas se encuentran aptas para ser comercializadas en las pulperías locales, de igual forma se crían lo que son las gallinas ponedoras para la comercialización de huevos.

Tabla 2.

Principales actividades económicas del municipio.

Rubro	Áreas sembradas (mz) /Cabezas
Agricultura	
Maíz	1,283.59
Arroz	988.11
Frijoles	1,119.22
Plátanos	1,855.00
Total	3,973.09
Pecuaria	
Ganado Bovino	13, 447
Ganado Porcino	2, 779
Avicultura	38,118
Total	54, 344

Elaboración Propia, Mendoza & Potoy (2022)

Como se puede observar en las tablas los rubros que aportan tanto Chacalapa como Mata de Caña conforman una base sustentable para el desarrollo local, puesto que son las comunidades que las producen en mayores cantidades, sin exceptuar a las demás comunidades que también se dedican a esta actividad, sin embargo, la diferenciación que podemos resaltar es la comercialización de sus bienes que hacen los pobladores de estas comunidades. Como se ve en la tabla 2, el plátano posee mayor cantidad de manzanas cultivadas un 1,855.00 correspondiente al 16,1 % con relación a otros cultivos, el mayor cultivador de este es la zona de Chacalapa.

Según alcaldesa del municipio (2021:05) una de las desventajas que poseen es que “no somos buenos recaudadores” “no tenemos cultura de pago”, esto con referencia a que son pocos los ciudadanos que pagan los impuestos, razón por la cual se hace sumamente difícil poseer fondos propios, por lo que en gran medida dependen de las transferencias municipales que en su momento correspondían a 23 millones para 53 proyectos, pero desde 2018 se redujo a 4 millones.

Cabe destacar que de acuerdo con Padilla (2021:04) “Mata de Caña es una de las comunidades altamente agrícola y ganadera, pero que además más pago al tributo de Bienes e Impuesto realiza”, es decir que parte de lo que esta comunidad produce lo retribuye a la autoridad local y lo poco que esta logra recaudar al año proviene de esta localidad, contrario a lo que sucede en Chacalapa que debido a que su cultivo del plátano es comercializado en departamentos como Masaya y Managua su pago al tributo correspondiente en Ochomogo es depositado a Potosí como consecuencia de la división territorial.

De acuerdo con datos proporcionados por Vega (2022) “después de lo correspondiente a las transferencias municipales los ingresos en su mayoría provienen de Mata de Caña con aproximadamente un 20%, equivalentes a casi medio millón de córdobas, de ahí de bares, restaurantes y pulperías en todo el municipio”, desde aquí se evidencia que al menos la comunidad de Mata de Caña si es un factor productivo para el municipio, sin embargo el presupuesto anual que este maneja es muy bajo y de acuerdo con Padilla (2021:04) “tenemos dos grandes proyectos de primera necesidad, el CDI y Casa Materna, que requieren de mantenimiento anual, además de otros sectores como salud y educación, aunque quisiéramos no podemos dedicar más que el 8, 69% de presupuesto a caminos”, según entendemos se hace un presupuesto general del municipio dedicado a lo que es infraestructura vial y se prioriza determinados caminos.

II. Infraestructura

a. Agua potable

El servicio de agua potable en la zona urbana de Belén está a cargo de la empresa Nicaragüense de Acueductos y Alcantarillados ENACAL, sin embargo, no lo cubre en su totalidad y aún existen algunas comarcas que prescinden del servicio y que se abastecen por medio de pozos artesanales, por su parte en las comunidades rurales son pocas las comarcas

que poseen el servicio y por lo general solo en las más cercanas a la urbanidad el resto se abastecen por pozos artesanales y ríos cercanos.

A pesar que desde hace años se viene trabajando para tener una infraestructura más sólida y llevar el agua a comunidades más alejadas de la urbanidad, hasta el momento solo se ha podido establecer de manera intermitente en barrio El Triunfo, zona central del municipio de Belén, y comarcas aledañas como Pueblo Nuevo o Chacalapa, en las cuales se abastecen de un servicio brindado alrededor de tres veces por semana.

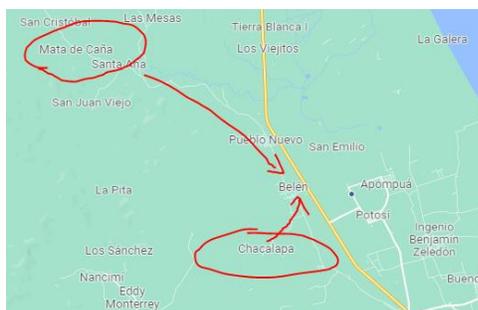
C. Vialidad y Transporte

C.1. Vialidad

La principal vía de acceso es un tramo pavimentado de 25 km que comparte con el municipio de Potosí y que corresponde a la carretera Panamericana que se encuentra en buen estado y que recibe mantenimiento periódico por parte del Ministerio de Transporte en Infraestructura (MTI), esta vía de acceso sirve para conectar con toda la zona que recorre la Carretera Panamericana, el centro del departamento y demás municipios, el municipio tiene su principal vía de acceso y salida en el casco urbano de Belén, en un tramo de carretera pavimentada que de alrededor de 1 kilómetro y medio que conecta con la Panamericana.

A lo interno la red vial según la Alcaldía de Belén corresponde a 59 km de caminos de tierra por medio de los cuales se puede penetrar en un 70% a las comunidades rurales, sin embargo debido a la erosión y falta de mantenimiento se pueden observar caminos en mal estado y de difícil penetración en invierno, alrededor de un 15% de todas las calles de Belén se encuentran asfaltadas o con carretera adoquinada que son las que corresponde a la avenida que conecta con la Panamericana, la carretera hacia Pueblo Nuevo que empieza desde el parque Central, la calle a Barrio el Triunfo que es la comarca más cercana al centro municipal y 200 metros lineales al interior de la comarca Chacalapa.

Como se menciona en nuestra investigación las comarcas de Chacalapa y Mata de Caña no



cuentan con una calle en buen estado que les dé acceso al casco urbano belemita y que les garantice un servicio de transporte público estable debido a que se vuelve de difícil acceso en temporadas lluviosas esto trae como resultado intermitencia en los horarios establecidos de las rutas.

En el casco urbano no posee caminos de tierra, las calles se encuentran asfaltadas y pavimentadas sin embargo en mal estado, debido a que fueron construidas hace algunos años por lo que ya brindaron su vida útil y el gobierno municipal no les ha brindado ningún tipo de mantenimiento desde su construcción, se puede observar en las calles baches y charcos durante el invierno lo que hace difícil el tránsito por medio de bicicletas y motocicletas.

C.2. Sistema de transporte colectivo

El municipio cuenta con un sistema de transporte colectivo de 5 unidades que cubren regularmente diferentes rutas internas del municipio hacia el municipio de Rivas que es la cabecera departamental y representa el principal destino de trabajo de muchos belemitas, de igual manera es el lugar de abastecimiento de granos básicos debido a que el municipio no cuenta con un mercado municipal, las rutas son las siguientes:

- Belén-Potosí-Rivas
- Mata de Caña-Belén-Rivas
- San Juan Viejo-Belén-Rivas
- Chacalapa-Belén-Rivas
- Rivas-Belén-Escalante

Todas las unidades cumplen con su recorrido en los horarios establecidos en temporada de verano, sin embargo, en invierno los caminos en mal estado dificultan el acceso por lo que no realizan su recorrido por completo, por ejemplo, la ruta Chacalapa-Belén-Rivas en tiempo lluvioso el camino de Chacalapa no presenta las condiciones por lo que los buses solo cubren Belén-Rivas teniendo que ir caminando hasta Belén para abordar el transporte público.

III. Organización social del municipio

a. Alcaldía municipal

La alcaldía municipal de Belén es la autoridad local que representa al gobierno central de Nicaragua, su máxima autoridad radica en la figura de la alcaldesa Lic. Ana Patricia Padilla, quien ha gobernado durante los últimos años, es notorio mencionar que durante su mandato se han evidenciado la ejecución de una serie de proyectos que fortalecen el desarrollo del municipio. La estructura de la alcaldía está basada en: la alcaldesa, un vice alcalde, una secretaria encargada del registro civil de las personas, el área de administración / caja y el encargado de proyectos.

Durante los últimos años de gobierno de Padilla podemos mencionar la ejecución de proyectos que han tenido buena aceptación como la reactivación del CDI en 2016, este es para el beneficio de madres solteras de escasos recursos que deben trabajar y no tienen con quien dejar a sus hijos, este es gratuito y se les ofrece a los niños desayuno, almuerzo y un refrigerio por las tardes, de igual manera funciona lo que es la casa materna lugar de convivencia de mujeres embarazadas con riesgo de aborto, aquí se les brinda atención médica, alojamiento y desayuno, almuerzo y cena, tanto, a la embarazada como a la acompañante, en palabras de la alcaldesa estos dos proyectos se centran de primera necesidad y ocupan un porcentaje considerable del presupuesto de la alcaldía.

En el municipio se evidencia una deficiencia en la red vial de manera general, sin embargo, podemos mencionar algunos logros que en los últimos diez años se han realizado en el área de infraestructura vial, entre los que destacan:

- Construcción de 200 metros lineales de adoquinado en Chacalapa en la calle de la Escuela.
- Reparación de un kilómetro de camino en Calle el Triunfo en 2021.
- La construcción de un Vado en el camino hacia Mata de Caña en 2018.
- Construcción de 100 metros lineales de Adoquinado.

b. Directivas Comarcales

En el municipio existe lo que son consideraras directivas comarcales que son las que permiten a los ciudadanos organizarse y facilitarle un dialogo con las autoridades locales, el

Instituto Distrital de la participación y acción Comunal (s.f) define a las directivas comarcales como “una organización social, cívica y comunitaria, de naturaleza solidaria, sin ánimo de lucro, compuesta por los habitantes mayores de 14 años de un barrio, vereda o un territorio, que se organizan con el objetivo de solucionar los problemas más sentidos de su comunidad”. (pág. 01)

De las comunidades en estudio pudimos constatar que Mata de Caña se organiza en lo que son directivas comarcales, donde están representadas por un presidente, vicepresidente y secretario los cuales fungen como mediadores entre los ciudadanos y la alcaldía, compuesta de la siguiente manera:

Félix Adolfo Álvarez López – presidente

Carlos José Castillo – vicepresidente

Isabel Chávez – Secretaria

En el caso de Chacalapa no encontramos una estructuración de una directiva comunal como tal, pero si sobresale la figura de Don Carlos José Díaz habitante de Calle el Triunfo que podríamos nombrar como un líder informal, en su casa de habitación se realizan reuniones en las que asiste la policía del municipio y en los que se retoman temas de toda índole incluidas los de la red vial.

Desde esta información podemos deducir que en la comunidad de Chacalapa no existe una organización entre sus pobladores por lo que será complicado que sus voces sean escuchadas de manera individual, es necesario que los ciudadanos agrupen para buscar objetivos comunes que les permita desarrollarse como comunidad y que no sea una solo persona que vele por el bienestar de la localidad en este caso Don Carlos Díaz, si bien él es una persona que quizás se le facilita el interactuar necesita del respaldo de la ciudadanía.

Objetivos

Objetivo General:

Evaluar la gestión de las políticas públicas orientadas a la infraestructura vial en el municipio de Belén en las comunidades de Mata de Caña y Chacalapa en el período 2011-2021.

Objetivos Específicos

1. Caracterizar las condiciones de infraestructura vial que presentan los caminos de las comunidades de Mata de caña y Chacalapa mediante una guía de observación.
2. Identificar los mecanismos de participación ciudadana que utilizan los pobladores de las comunidades de Mata de Caña y Chacalapa para la exposición de sus necesidades ante las autoridades locales.
3. Valorar el impacto de las políticas públicas implementadas por la alcaldía de Belén destinadas a mejorar la infraestructura vial en las comunidades de Mata de Caña y Chacalapa en el periodo 2011-2021.

II Capítulo

Marco Referencial

Marco Conceptual

Entre las categorías a definir que se consideran pertinentes para la mejor comprensión de esta investigación están las siguientes:

Alcaldía:

La alcaldía municipal constituye la unidad política administrativa primaria dentro de la organización estatal, establecida en un territorio determinado que le es propio, organizado bajo un ordenamiento jurídico que garantiza la participación popular en la formación y conducción de la sociedad local, con autonomía para darse su propio gobierno, el cual como parte instrumental del municipio está encargado de la rectoría y gerencia del bien común local, en coordinación con las políticas y actuaciones nacionales orientadas al bien común general, gozando para cumplir con dichas funciones del poder, autoridad y autonomía suficiente. (Espinoza, B, Y Herrera, K, (2016)).

Demanda Social:

Algunos autores consideran a la demanda social como una súplica o una rogatoria de la sociedad al Estado con el fin de que cubra o de soluciones a diversas problemáticas por las que atraviesan, por su parte Arango (2014:47) define la demanda social como el recurso por medio del cual las sociedades ejercen presión directa para obtener un cambio, desarrollo o transformación, en las relaciones sociales y las cuales se institucionalizan en un grupo, de una sociedad determinada.

Gobernabilidad:

Para Montero (2012) es entendida como la política a través de su ejercicio desde el gobierno donde este equivaldrá al conjunto de personas responsables de crear, interpretar y ejercer las leyes, así pues gobernabilidad se puede definir como la capacidad de gobernar, de cómo este garante de la fuerza legal coacciona sobre sus gobernados para que se apeguen a diferentes normativas, de igual forma gobernabilidad estará relacionado con la manera en

como el gobierno recepcionará las demandas sociales y la capacidad gubernamental de este para resolverlas.

Gobernanza:

Para Aguilar (2011:05) la gobernanza es el proceso por el cual una sociedad se dirige, gobierna y gestiona así misma, proceso por el cual gobierno, empresa privada, organizaciones de la sociedad civil y ciudadanos interactúan para definir, acordar y definir sus objetivos comunes y las formas de organización, tipo de recursos y conjunto de actividades que resulten necesarios y adecuados para lograr satisfactoriamente los objetivos.

Infraestructura Vial:

Según el documento de Apoyo a Infraestructura del Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) se define la infraestructura vial como estructuras físicas y organizativas para el buen funcionamiento de una sociedad y su economía, pueden existir ya sean en el sector público o privado, dependiendo de cómo son poseídos, administrados y regulados, unen partes de las ciudades y proporcionan los servicios básicos que estas necesitan para el funcionamiento, compuesto por red de caminos, carreteras, puentes, pasos a desniveles.

Municipio:

Según Martínez (2003:201) municipio es la institución jurídica, política y social que tiene como finalidad organizar a una comunidad en la gestión autónoma de sus intereses de convivencia primaria y vecinal, que está regida por un ayuntamiento y es con frecuencia la base de organización territorial y político-administrativa de un Estado.

Marco Teórico

1. Administración Pública

La administración pública se ha convertido en pilar fundamental y sinónimo del desarrollo en cualquier parte del mundo cuando esta es ejecutada en función de las necesidades del pueblo y los intereses generales, el primer gran aportador a esta rama lo podemos encontrar en Francia en el siglo XIX donde se empezaban a dar indicios de querer insertarse más en el conocimiento de la administración pública, en este sentido Charles-Jean Baptiste Bonnin define la administración pública como “la que tiene a dirección de los asuntos comunes respecto del ciudadano como miembro del Estado” (Guerrero, 2015), dándonos una visión general de las características de estas misma, sin embargo como podemos ver recalca la importancia que poseen los ciudadanos que a la vez son la meta de la administración pública, este al ser miembro de mucha relevancia para el Estado es acá donde se debe concentrar los objetivos administrativos de cualquiera que ostente el poder ya que son estos mismos lo que pueden quitarlo, por lo que la ciencia de administración pública se convierte en tarea difícil y que requerirá sumo cuidado de ejecución.

Sobre este mismo sentido escribe Galindo, (2000), aseverando y reafirmando ya en años posteriores que la definición dada por Bonnin hace más de cien años seguía vigente y yendo más allá al darle el carácter de ciencia, definiéndola como “ciencia social que tiene por objeto la actividad del órgano ejecutivo cuando se trata de la realización o prestación de los servicios públicos en beneficio de la comunidad, buscando siempre que su prestación se lleve a cabo de manera racional a efecto de que los medios e instrumentos de la misma se apliquen de manera idónea para obtener el resultado más favorable por el esfuerzo conjunto realizado”

Podemos comprender que la administración pública es el resultado del intento del gobernante por cumplir con compromisos anteriormente adquiridos con los gobernados, por lo que también tiene una gran importancia para el administrador ya que en cierta manera su buena ejecución de los recursos que el Estado le brinda para su comunidad servirá de puente entre la sociedad civil y el gobernante, así como también le servirá de marketing político para mejorar su imagen y optar por otros períodos si así se lo permitiera la ley.

Haciendo análisis de lo anterior es importante recalcar el papel que juega en el caso de administradores municipales en el desempeño de sus labores, puesto que a salud socioeconómica de su municipio será de gran apoyo a la salud nacional, al ser este una parte fundamental del Estado, su bienestar y su crecimiento impulsará el crecimiento regional y el del país, un bienestar en especial social, impulsará el bienestar económico y este a su vez generará ganancias el Estado igualmente al elevar su productividad y su aporte al crecimiento como nación a raíz de esto la Constitución de la república de Nicaragua en su artículo 179 (Constitución Política: 82) establece al municipio como un espacio prioritarios para la administración nacional “El Estado promoverá el desarrollo integral y armónico de las diversas partes del territorio nacional.”

2.1. Administración Pública Municipal.

Sobre la importancia de la administración pública municipal Vendrell, M; Calderón, H (2002) sostienen “En los sistemas democráticos, el Municipio se configura como un ámbito esencial de participación ciudadana en la gestión de los asuntos públicos y en la actividad política del país, que no queda pues, limitada a la representación general del Parlamento estatal” lo que en teoría nos reafirma la enorme responsabilidad de las instancias administrativas nacionales y permite entender la importancia de este en la esfera político administrativa del país como lo sigue, la Constitución Política de Nicaragua en su artículo 176, así como también la Ley No 40 en su artículo 1, que dictan, “el territorio municipal es la unidad base de la división político administrativa del país” (Constitución Política de Nicaragua: 2014) (Ley No 40: 1988)

De acuerdo a la ley 502 LEY DE CARRERA ADMINISTRATIVA MUNICIPAL, la administración pública municipal es la que ejercen los órganos y las estructuras del gobierno municipal, que de acuerdo a la ley de municipios y demás leyes ejerciendo sus competencias y funciones, bajo un ordenamiento de naturaleza administrativa (Ley N° 502; 2004).

Así mismo la ley No 40 señala que es deber de la máxima autoridades el ejercer su cargo en busca de un desarrollo municipal al señalar que cualquier función que se considere de aporte a mejorar las condiciones de vida es reservada para los entes encargados en la materia que serían los funcionarios al servicio del municipio primeramente (Ley No 40: 1988, 2), la

administración municipal va más allá del sentido burocrático de acto pues se necesita una relación de constante seguimiento a su territorio a fin de crear un esquema de necesidades municipales para buscar el cómo resolver estas mismas, a fin de incluirlas en el presupuesto municipal para su pronta ejecución.

2. Políticas Públicas

A lo largo del tiempo la definición acerca de políticas públicas ha ido variando conforme los contextos en los que se recitan llegando a incluir a veces nuevos elementos y actualizándolo a nuevas situaciones, sobre la búsqueda de esa definición se ha caminado por conceptos vagos como el que propone Zeller, Norberto basándose en el enfoque de policy análisis:

“Un tipo de definición, proveniente del enfoque conocido como “policy análisis”, entiende a las políticas públicas como acción o inacción, por parte de un gobierno ante el problema” (Zeller Norberto, 2007. P22).

Dicho concepto nos sumerge en una fase superficial de la comprensión entendiéndolo solamente como acciones gubernamentales, las cuales pueden ser consideradas correctas, pero entendiendo a la vez que existen niveles complejos de definición, como la que plantea Velázquez Gavilanes la cual dice:

Las políticas públicas son un proceso integrador de decisiones, acciones, inacciones, acuerdos e instrumentos, adelantado por autoridades públicas con la participación eventual de los particulares y encaminado a solucionar o prevenir una situación definida como problemática. La política pública hace parte de un ambiente determinado del cual se nutre y al cual pretenden modificar o mantener (Velázquez 2009.p9)

A como menciona Velázquez en las políticas públicas intervienen diferentes actores, y por ende se vuelve un proceso complejo que conlleva muchas voluntades dicho proceso igual le conciernen muchos elementos conformados para concretar un objetivo específico que a su vez contribuya a concretar la política pública.

2.1. Las políticas públicas y su marco normativo.

Las políticas públicas se entienden como un conglomerado de “*objetivos que se pretenden alcanzar*” (Velázquez 2009), esto da como resultado que se constituya todo un proceso de acción conforme a los diferentes objetivos a los que se pretende llegar continúa diciendo Velázquez, como resultado de esto tenemos diferentes sectores trabajando en distintas metas, un marco normativo define diferentes partes, y puede tener ramas de la política mayor, como lo es la implementación de los mejores materiales para un proyecto en caso de construcción o las formas en las que se procedería a maximizar los resultados llevando a cabo acciones complementarias dentro de la ejecución como capacitación a personal para mejorar el resultado final.

En 2008 Elva María González y Sandra Patricia Duque elaboran lo que ellas llaman un nuevo marco normativo para reformular un nuevo sistema educativo en Colombia, (Gonzales, Duque: 2008) del cual a través del análisis de este mismo texto nos permitió darnos una visión más amplia de la importancia de este marco normativo de acuerdo con su artículo un marco normativo va más allá del análisis y la ejecución y se concentra también en el desarrollo histórico de la problemática para entender cómo se puede establecer las líneas a seguir, el marco normativo se convierte en un antecedente fundamental de entendimiento del entorno y la historia para establecer las diferentes acciones aisladas que formaran parte de la política pública a través del marco normativo.

Un marco normativo nos define los diferentes objetivos a alcanzarse con sus proyectos dentro de la política pública, un buen marco normativo supondrá una amplia visión del entorno y una meta clara a alcanzar sin dejar a lado un estudio previo de lo que se tiene que poner en juego para lograr tales consecuencias.

Estos conceptos de marco normativo y sus implicaciones nos permiten saber y evaluar que se ha hecho desde la voluntad de creación o en qué fase de una política pública se puede ir al estudiar una problemática con intención de resolverse, como se ha ido avanzando desde el estudio de las posibilidades de resolución y el campo que se pretende beneficiar, como explica Velázquez el entender una política pública nos permite observar un sistema de macro política dentro del cual se insertan políticas públicas complementarias. Definir un marco normativo en nuestro caso de infraestructura vial concede al ejecutor una visión acerca de beneficios que se pueden obtener, acciones que se deben realizar y objetivos que

se quieren lograr, mediante análisis de elementos como suelo, población, impacto, materiales y beneficios, para entender cómo proceder y enfocarse en lo que se quiere lograr sabiendo antes con lo que se está tratando a raíz de esto se constituye como una base fundamental de la puesta en marcha de una política pública.

Al analizar el marco normativo Velázquez (2009:56) nos inserta además de en las entrañas de la política pública, nos muestra igualmente la conformación o los detalles de un marco normativo el cual nos explica que para lograr una mejor estructuración de este se necesita de los instrumentos de acción pública los que serán las herramientas utilizadas para la mayor comprensión del marco normativo a través de conseguir los objetivos presentados en la Política Pública, es decir los instrumentos utilizados para cumplir los pequeños objetivos de realización de la acción pública representaran los instrumentos de esta misma.

2.2. Problema y Agenda

Cada sociedad presenta diversas situaciones que pueden ser consideradas como un problema y por tanto necesitan de una solución, sin embargo lo que corresponde proseguir para que este sea incluido como un interés general y que por lo consiguiente se le busque una posible solución no es tan sencillo, uno de los requisitos fundamentales necesarios es que la solución a la problemática no sea exclusivo de un grupo de personas sino de un colectivo numeroso ya que así este tomara el carácter de público.

Además que un problema antes de ser inscripto en la agenda pasa por todo un proceso en el que es estudiado y evaluado para saber sus causas, consecuencias, si la esfera gubernamental posee posibles soluciones para este, además de los instrumentos que deben de ser utilizados para solución del mismo, uno de los principales factores para hacer que un problema entre en la arena política es la sociedad civil que sería la población a la cual afecta el problema, sin embargo es importante tomar en cuenta que el Estado no solo está a la espera de que la población presente sus problemas sino que incluso proponen políticas públicas esperando la aprobación de los ciudadanos.

Si analizamos diversas situaciones que acontecen en los países podremos observar que en cierta medida estas suponen un inconveniente para determinado sector de la sociedad, sin embargo no todas estas alcanzan la categoría de problema, sino fuera así en cada nación

existirían una cantidad inmensa de asuntos que requieren de atención, no obstante la existencia de una determinada condición no crea inmediatamente un problema, más bien de acuerdo con Pérez (2016: 253) la problematización estará definida en cuanto a la cantidad de poder que posee cierto grupo u organizaciones para que un problema social trascienda al interés público, pues es muy bien sabido que existen problemas que han estado en la sociedad a lo largo de los años como la desigualdad de género por ejemplo, sin embargo la implementación de políticas que cubran esta problemática ha tomado auge en los últimos años esto en gran medida a los esfuerzos y medio de presión que han tenido los movimientos sociales feministas y que finalmente termina llamando la atención del gobierno.

Así pequeños problemas que no son de trascendencia quedaran reducidos a un plano local y pasaran desapercibidos para el gobierno por lo que podemos afirmar que solo aquellos problemas que afecten a una cantidad considerable de personas o el grado de conflictividad que estos representan serán los que suscitaran de una estrategia de intervención por parte del Estado lo que coincide con Montecinos (2007:) que utiliza el término de Formación de la Agenda Pública para referirse a un conjunto de problemas y características que el gobierno selecciona para intervenir.

Desde el enfoque teórico de las políticas públicas el surgimiento del concepto de la agenda pública es lo que da paso a definir un problema público, visto así de no existir la agenda no hay un instrumento mediante el cual plantear una problemática para que esta posteriormente sea evaluada, por lo que se podría decir que la agenda pública es un instrumento o mecanismo utilizado en la política que permitirá el espacio para la creación de políticas públicas que cubran ciertas necesidades de la población.

Es importante realizar una clasificación entre agenda pública y agenda gubernamental, según Aguilar (1993:29) la agenda pública “se inclina a ser más general y abstracta; los asuntos presentan una formulación genérica y aún se encuentran en su fase de formación de una problemática que afecta a un grupo considerable de personas”, teniendo la primera como el conjunto de problemas surgidos en la sociedad y la segunda se presenta como consecuencia a la anterior, pues es mediante esta que determinado gobierno que está en el poder elegirá las situaciones de la agenda pública que considera necesitan sean resueltos y que debido a

los valores, ideologías y recursos del aparato gubernamental tienen las capacidades de solucionarlos.

También es necesario reconocer la capacidad que tienen los medios de comunicación de masas que por medio de la opinión pública pueden ejercer como un medio persuasivo para dirigir la atención sobre un problema en específico y le dará ventaja con respecto a otras problemáticas para ser incluidas en la agenda gubernamental, pues bien se sabe que al elegir cierto problema de la agenda pública para inscribirse en la gubernamental el Estado desestima una gran cantidad de problemas más que posiblemente no contaron con la misma divulgación que otros pero que por eso no significa que no requiera ser solucionado, por lo que se puede decir que es un juego político entre sociedad civil y gobierno.

2.2.1. Instrumentos de Políticas Públicas

Después de surgido un problema y que este haya sido inscrito en la agenda prosigue una parte que es verdaderamente fundamental que corresponderá a un análisis detallado de la problemática presentada lo que dará lugar a evaluar y analizar las acciones que se ejercerán para brindar las soluciones pertinentes por lo que se deberá de contar con instrumentos mediante los cuales se ejecutaran las iniciativas de solución, estas pueden ser leyes, cuotas, sanciones, prohibiciones, accesos, restricciones, etc., definitivamente mediante la implementación de estos mecanismos y técnicas se demostrara una vez más la coercitividad del Estado en la arena política y que permitirá la creación de programas y proyectos.

En 1983 Michel Hood hace una clasificación de los instrumentos de política pública en el que destaca que se presentan cuatro elementos fundamentales distintivos entre ellos:

- Nodalidad: traducido en la capacidad del gobierno para operar como un punto focal dentro de una red de información.
- Autoridad: basada en el poder legal y fuentes de legalidad del gobierno, se podría decir que representa un marco legal compuesto por leyes que le respalden.
- Recursos Financieros: representaran los insumos económicos, humanos y de materia prima que se utilizaran en la aplicación de cada instrumento.
- Organización: capacidad de acción directa del gobierno, dentro de las cuales entra la policía y demás instituciones gubernamentales.

De este modo cada gobierno implementará los instrumentos de políticas públicas que considere apropiados y necesarios, sin embargo, para hacer uso de este necesita de una serie de condiciones y recursos que les hará posible la aplicación de los mismos, lo cual representara toda una red en plano nacional.

Es importante tomar en cuenta que para cada política pública se implementara un instrumento diferente y en algunos casos más de uno siempre y cuando este sea conveniente, lo que si no se debe pensar es que para cada política existe un mecanismo único, por el contrario se debe de elegir sigilosamente el instrumento que mejor se adapte y que tendrá mejores resultados para que no suceda como dice Sarthou (2014:151) que “diferentes áreas de política tienden a mostrar preferencias por ciertos tipos de instrumentos y utilizarlos varias veces sin tener en cuenta su contribución real al problema”.

Los instrumentos a utilizarse para le ejecución de diversas políticas serán elegidos de acuerdo con Mejía et al (2015:274) “dependiendo de la lectura que el Estado haga del contexto y de la interpretación de los problemas que surgen y como enfrentarlos”, de esta manera los actores que presenten el problema en la arena política deben de asegurarse de mostrarlo de la mejor manera tanto como para que llame la atención así como para que los instrumentos que vayan a aplicarse en la solución de este sean los que corresponde y que vayan a darle una respuesta de manera satisfactoria y eficaz de manera tal que se obtengan buenos resultados y que además no se base en un antecedente histórico, por ejemplo que se elija un instrumento que ya fue utilizado en el pasado y que fue exitoso y por esta razón quiera implementarse para problemáticas presente que quizás no tienen similitud y que los contextos y la medida en que se presentan son diferentes.

Cuando se presenta la decisión de elegir un instrumento de políticas públicas los actores que implementaran la política en cuestión se presenta en la polémica de cuál es la mejor opción, el más adecuado y también es importante tener presente que la escogencia de estos también representan una decisión política determinada por una ideología, así estarán condicionadas por ejemplo en una ideología neoliberal estos estarán demarcados a partir de la reforma de ajuste estructural implementadas por el Fondo Monetario Internacional y el Banco Mundial que consistió en la privatización, en Nicaragua fue ejecutado durante los tres periodos neoliberales correspondientes a Violeta Barrios de Chamorro, Arnoldo Alemán y Enrique

Bolaños, años posteriores la ideología del gobierno nicaragüense cambio y los instrumentos aplicados por este han estado centrado en la restitución de derechos, siendo los programas, proyectos, leyes y demás mecanismos al servicio de la población y en especial a los sectores menos favorecidos, así la duración de la implementación de un instrumento estará en dependencia del gobierno en turno y cabe mencionar que los beneficiados desearan que estos sigan en vigencia, pues básicamente su modo de vida la han realizado alrededor de los beneficios que estos le han proporcionado como por ejemplo el otorgamiento de subsidios, programa de préstamos a pequeños y medianos empresarios o fondo de becas estudiantiles.

2.3. Coercitividad del estado, Tipos de políticas públicas:

Las políticas públicas surgen como consecuencia de la reorganización o transformación de la sociedad civil ante una necesidad. Esto sucede cuando el Estado procura adelantar su acción gubernamental como un proceso de conjunción de voluntades y saberes... dada la existencia de asuntos que no solo son de interés para las entidades públicas (Molina, 2016), la participación ciudadana en la toma de decisiones de carácter político confluye con la necesidad del Estado de llevar a la sociedad a un estatus de satisfacción de necesidades, sin embargo, surge la necesidad de una coercitividad estatal muchas veces para logra buna mayor eficiencia de las políticas públicas, y maximizar resultados a la vez que cierta coercitividad permite hasta cierto punto hacer sostenible el sistema de políticas públicas, esto con el fin de enfocar a un mismo objetivo las masas de personas presentes en una nación de ahí que cada tipo de políticas públicas responda a un grado de coerción mayor o menos de acuerdo a sus características.

surge una clasificación de estas de acuerdo al nivel de coerción, es importante recordar que nosotros como sociedad civil establecemos un contrato social al elegir a nuestros representantes presidenciales, municipales, concejales, etc., los cuales tendrán la obligación de solucionar las problemáticas y el Estado usara niveles de coerción que considere necesario para el establecimiento de diversas políticas públicas en las que el efecto coercitivo estará más presente en unas que en otras, de este modo Theodore Lowi (1996) distribuye las políticas en 4 tipos:

Regulatorias o Reglamentarias: Con énfasis en un enfoque conductual controlando las

actividades de los agentes de un sector o mercado, con estas lo que se pretende es adecuar el comportamiento de los gobernados en la que estos tendrán que adecuarse a diversas normativas impuestas por el Estado en un fin de bienestar común por lo que se puede decir que el nivel de coerción del Estado es máxima por lo que la implementación de esta limitara ciertas libertades individuales consistente en un sinnúmero de leyes, reglamentos y lineamientos, entre este tipo de políticas públicas en Nicaragua se puede mencionar la ley 431, ley para el régimen de circulación vehicular e infracciones de tránsito, ley 217 ley general del medio ambiente y los recursos naturales, ley 779, ley integral contra la violencia hacia la mujer.

Redistributivas: Se basa en la transferencia de recursos mediante impuestos en ayudas al gasto público e intervención en el mercado, el Estado asigna criterios generales a los beneficiarios, aborda temas sensibles como relaciones de propiedad, de poder o de prestigio social, estas políticas redistributivas pueden ser de oferta y demanda, entre las de oferta es donde se subsidia la producción de ciertos bienes y servicios o se reducen los impuestos de manera tal que estos bienes y servicios sean más accesible a la población.

Constitutivas o Constituyentes:

Modifica la organización misma del Estado, establece reglas de distribución de poderes en el entorno social y genera procedimientos para la adopción de decisiones, Ejemplos típicos de ésta son la reforma de la Constitución de un país, la introducción de reformas institucionales o administrativas o la creación de organismos públicos de alto estatus (por ejemplo, un Ministerio). No se establece una particularidad de la arena de poder, no afecta de forma directa la vida diaria de los ciudadanos (Canto 2018), son este tipo de políticas junto con las distributivas la que menor grado de coercitividad poseen por el factor de afectación a los ciudadanos, pero si poseer un impacto grande en la vida de estos.

Las ideologías y los objetivos programáticos de los partidos ascienden al primer plano, así como su disciplina interna y sus relaciones con las distintas clases, las organizaciones civiles y los poderes facticos, este tipo de políticas tienen una naturaleza eminentemente jurídica, que las acerca a temas constitucionales, traslada la mayor parte de las discusiones constituyentes a las esferas de los debates legislativos y político-partidistas (Canto 2018).

Distributivas: El gobierno concede una autorización a casos particulares con la que satisfacen ciertas condiciones preestablecidas como permisos otorgados para construir o licencias de conducción que son otorgadas como un derecho para cada caso en particular, este tipo de políticas públicas es la que compete para nuestro estudio.

De acuerdo a (Canto 2018) este tipo de políticas requieren un grado casi imperceptible de coerción por parte del Estado, puesto que al referirse a distribuir esta palabra refiere a los recursos estatales los cuales serán asignados a iniciativas de carácter social para beneficio de los ciudadanos, el autor Canto lo explica en su escrito sobre la coercitividad de las políticas públicas de una forma muy clara y es que no se presentan las inconformidades cuando alguien más te está ayudando a cubrir tus necesidades de ahí que el este tipo de políticas públicas presenten un menos grado de coercitividad estatal., en este tipo de políticas públicas también las que se suelen socializar más es decir tienden a tener un mayor protagonismo de los beneficiarios en las acciones, con esto también se busca el mejor uso posible y la mayor eficiencia a los recursos estatales.

Este tipo de Políticas públicas constituyen la mayoría de las políticas públicas llevadas a cabo por el gobierno (Canto 2018) y en su mayoría están enfocadas en los gobiernos locales, donde los otros tipos de políticas presentan un bajo perfil por la jerarquía de necesidades que muchas veces necesitan amortiguarse distribuyendo o destinando capital público a obras de progreso que impulsen el desarrollo local, los gobiernos municipales descentralizados son los encargados de la administración del beneficio y son estos lo que ejercerán también cierto tipo de coercitividad ya sea para formular mejor la política o maximizar su impacto en lo social y en territorio en todas las facetas.

Las políticas públicas de infraestructura vial constituyen un ejemplo de distribución de capital público para eliminar una necesidad de primera orden que entorpece el camino al desarrollo local y nacional, los Planes de Desarrollo Humano han representado esta necesidad en sus distinto ejes y prioridades entendiendo la importancia de la misma para la escala nacional y para el entorno local, el acceso a servicios básicos que significa por si sola y por sus consecuencias una infraestructura adecuada de transporte vial nos permite dimensionar el impacto que esta misma puede tener los índices de desarrollo humano, social o económico, y los gobiernos locales representan al responsable más directo de llevar a

ejecución este tipo de proyectos puesto que desde la problematización planteada en el presupuesto municipal nacen los proyectos sociales y es la distribución del capital público el que representa el camino más acertado a fin de eliminar la problemática.

2.4. Análisis de Políticas Públicas:

➤ *Ciclo de Políticas Públicas*

Para comprender mejor las políticas públicas es necesario dirigirse hasta el inicio del problema como este lograr ser inscrito en la agenda y logra el interés del gobierno, toda esta situación lleva un proceso mediante se realiza un diagnóstico de la situación, los factores implicados y los afectados para evaluar si este de verdad merece la denominación de público que dependerá en gran medida de la cantidad de afectados, puesto que si estos corresponden a un número reducida se considerara como una problemática privada, así que la capacidad de los ciudadanos para ejercer presión sobre el gobierno y su intervención en determinados problemas, mucho se puede decir alrededor del tema sin embargo para un análisis mejor de las políticas públicas es preciso remitirse al ciclo de políticas públicas que permitirá comprender a la política en sus distintos momentos de formación.

Knoepfel (2003:) determina al ciclo como “un marco de referencia que sirve para buscarle sentido al flujo de decisiones y procedimientos que forman una política pública”, desde este punto de vista el ciclo de políticas públicas comprenderá las acciones, técnicas y estrategias que un gobierno decida hacer para brindar respuestas a un sector de la sociedad que demanda atención sobre un determinado problema.

Diversos autores especifican diferentes pasos o procedimientos que componen en ciclo de políticas públicas, sin embargo coinciden en cuatro momentos que incluyen la gestación o el origen del problema, el diseño o formulación de políticas públicas, la implementación y evaluación o continuidad de la política si es necesario, para Vargas (2007:128) este ciclo es importante porque medirá los efectos de la política sobre el problema y a su vez permitirá evaluar los resultados para designar si es preciso seguir actuando y de ser así se iniciara un nuevo ciclo de políticas públicas.

➤ Origen o Identificación del Problema

Pereyra (2010) considera que el comienzo del proceso decisorio, se da “a partir de una percepción sobre la existencia de determinada situación problemática, para cuya modificación en un cierto sentido se elige un curso de acción”, por lo que en primera instancia es importante centrarse en la definición del problema lo que constituiría el origen de toda política pública, pues estas surgen como una posible solución a una problemática que afecta a determinada parte de la población siendo esta una situación que al afectar a un número considerable de ciudadanos se convierte en un problema público que amerita ser inscrito en la agenda pública lo que dará lugar a que este en determinado momento este dentro de los problemas candidatos sobre los que el gobierno actuara.

Factores que se deben de tomar en cuenta en esta etapa inicial son los actores que en este caso serán los ciudadanos afectados por el problema y que son estos lo que presentaran la situación desde la manera en como ellos lo observan, esto se podrá hacer mediante la participación ciudadana por medio de cabildos, consultas, reuniones, intercambio de opiniones con los actores gubernamentales que pueden ser clave para generar la inscripción del problema en la agenda.

➤ Formulación

Una vez determinada la existencia de un problema público y que el gobierno haya tomado la decisión de actuar sobre el mismo procede la elaboración de una serie de acciones que busquen alternativas, propuestas, opciones y cualquier otra cosa que permita la elaboración de un plan o estrategias favorables que de alguna manera sean consideradas como una solución para los ciudadanos, así como Rodríguez (2020:16) sostiene que “la formulación de políticas públicas consiste en la selección y especificación de la alternativa considerada la más viable”.

Para formular políticas públicas es necesario establecer objetivos que se convertirán en las rutas para seguir, estos plantearan los propósitos que se pretende atender mediante determinada política por lo que servirán de dirección a alguna institución o ministerio gubernamental mediante el cual se desarrollara un programa o proyecto que surja a partir de la política.

Como producto de determinar metas u objetivos se tendrá la generación de alternativas que permitan el alcance de los objetivos planteados, están alternativas desde luego que deben de contar con el apoyo dentro de la organización gubernamental mediante la cual se desenvolverían las actividades que se presentarían, estas acciones son propias del gobierno y sus colaboradores que analizaran el impacto que la política puede generar en la población meta y la manera para que estas alternativas sean de calidad con el menor coste posible.

➤ Implementación

La etapa de la implementación ha tomado auge en los últimos tiempos pues antes se elaboraban estudios de políticas públicas los cuales se basaban en el diseño o formulación de la política, sin embargo no se centraba en la parte de insertarlas en el medio para observar como solución el problema puesto que se consideraba esto como parte exclusiva de la administración pública, sin embargo esta etapa corresponde a la puesta en marcha de las alternativas presentadas en la etapa anterior por lo que esta soportado en el curso de acción y en la toma de decisiones.

➤ Evaluación

Esta etapa es de gran relevancia debido a que no se puede predecir el comportamiento humano y las políticas públicas se trata de eso, de articular soluciones a individuos que puede tengan diversas perspectivas y para los cuales las cosas no representan lo mismo, por lo que mediante esta se medirá los resultados de la implementación de la política y por su puesto esta estará comprendida a partir del impacto social que esta tenga sobre la población meta, se convertiría en la evaluación de si se alcanzaron los objetivos establecidos en la etapa de formulación, en un sistema democrático el gobierno debe de rendir cuenta de sus actos, decisiones y presentar logros a los ciudadanos. (Vargas, 2007:132)

➤ Terminación, continuidad

Algunos autores consideran que el ciclo de políticas públicas culmina con la etapa de evaluación sin embargo es preciso agregar esta etapa debido a que en el momento de la evaluación de la política puede que surgieran nuevas situaciones que aquejan a la población y que la implementación de esta política no cubre esas necesidades por lo que se hace

necesario guiar la misma hacia otras directrices y seguir trabajando desde otras perspectivas en la misma política.

Para la finalidad de nuestra investigación nos situaremos en la etapa de evaluación debido a que esta nos permitirá valorar que tan en correspondencia de las necesidades del pueblo belemita están la formulación e implementación de proyectos, si estos corresponden a la expectativa ciudadana, si las metas establecidas por la administración municipal son las suficientes para mitigar determinada problemática, a su vez esto permitirá darle paso al siguiente elemento del ciclo, puesto que los resultados de la evaluación nos mostrara si es necesario crear nuevas estrategias o mecanismos que permitan alcanzar las metas trazadas.

3. Desarrollo

La palabra desarrollo a lo largo de su concepción ha sido objeto de diversos debates, pues conforme las sociedades han ido avanzando la concepción inicial de este también ha tenido que hacerlo, se entiende como desarrollo un progreso en ámbitos diversos puede ser económico, social, cultural, científico, entre otros, que serán pilares esenciales para prosperidad de determinado país, por lo que el termino no debe de ser limitado a utilizarse exclusivamente en el aspecto económico como lo hicieron alguno economistas como Gudynas (2010:40) para quien el desarrollo es considerado como “un proceso esencialmente lineal, una forma de progreso logrado por medio de la acumulación material” para él estaba reflejado en el Producto Interno Bruto (PIB) de un país lo que precisamente da paso a la clasificación de países desarrollados y subdesarrollados.

Un punto clave a tomar en cuenta es la diferencia de sociedades por lo que la asignación de desarrollo para unos Estados no será para otros, es en este caso donde toma importancia la teoría de la dependencia de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe, CEPAL y Raúl Prebisch en donde dividen al mundo en países del Norte y Sur, donde los primeros serán los desarrollados y los del sur aun no, pero su objetivo central es el desarrollo y establecerán un sinnúmero de políticas públicas, programas, proyectos y marcos normativos que sirven como mecanismo para lograrlo.

Nicaragua como un país Latinoamericano se encontraran en la clasificación de los países del sur y durante años ha venido trabajando encausado en aumentar el desarrollo nacional, sin embargo ha optado no solo centrarse en la parte económica sino social y del desarrollo de capacidades de sus habitantes por medio del Plan Nacional de Desarrollo Humano centrado a satisfacer las demandas sociales apostando por un enfoque en el sector social y de compromiso con los sectores más vulnerables de la sociedad, el campesinado y desarrollo local que sirvan como puente para un progreso en estilo de vida de los nicaragüenses, así como dice Sañudo (2015:15) los Estados de América Latina apuestan por alternativas al desarrollo como el buen vivir o “vivir bien”, estos basados en la concepción de que es momento de dejar centrarse en el desarrollo económico e inclinarse más hacia una sociedad en la que convivan los seres humanos y la naturaleza, en la que esta hagan uso de los recursos que su ambiente les brinda, pero de manera racional.

3.1 Desarrollo Nacional

A través de los años la llegada a la presidencia de un partido representa también el asumir nuevos retos y las riendas del rumbo de un país, los mayores exponentes de los gobiernos en este sentido siempre son los planes de gobierno los cuales se enfocan en conseguir el mejor escenario posible de un país para el futuro estas voluntades se encuentran expresadas en planes de gobierno, estrategias de nivel macro y micro que aportan al desarrollo nacional.

Este plan en un gobierno representa el punto de partida de una política pública, puesto que las intenciones se materializan en programas y proyectos de desarrollo en los sectores que el gobierno considere necesarios.

A continuación, describiremos a manera de ejemplificar los últimos dos planes nacionales impulsados por el FSLN, para contrastarlo con algunas de sus acciones que se desprenden de él en dichos planes se expone con letras las metas nacionales para alcanzar el desarrollo.

3.1.1 Plan Nacional de Desarrollo Humano 2012-2016 y 2017-2021

Durante la vuelta al poder del FSLN en 2007 este se enfocó en dar un nuevo rumbo al sistema de desarrollo aplicado por los anteriores gobiernos insertando en la ecuación de prosperidad la variable del ser humano como elemento importante no solo biológicamente sino también desde su realidad social, cultural y psicológica (Revista Científica, FAREM-Estelí; 2016) de esta forma nació el Plan Nacional de Desarrollo humano agregando al hombre como parte vital de la sociedad y por ende del desarrollo nacional.

El enfoque de desarrollo humano como se ha llamado también a las iniciativas planteadas ahí no solo resalta la importancia de las personas, sino que también se plasma este pensamiento en las líneas de los Planes Nacionales de Desarrollo Humano correspondientes a 2012y 2016 (PNDH; 2007) el cual deja ver los deseos de conseguir un desarrollo en todas las escalas del ser humano.

Los respectivos planes están grandemente enfocados a lograr un desarrollo en todas las escalas, satisfacción de necesidades básicas, desarrollo de capacidades del ser humano

(Revista Científica, FAREM-Estelí; 2016) especial énfasis en educación técnica en busca del aumento en conocimiento para lograr mejores oportunidades, el plan entiende también que el desarrollo humano que aporta al nacional, es inherente a su entorno por ende también se prioriza los espacios en lo que los individuos se desarrollan para potenciar sus oportunidades y resolver sus necesidades básicas para buscar el desarrollo también como persona.

Los planes de desarrollo humano de 2012 y 2016 son modelos que demuestran cómo se desarrollará el ámbito económico y social en el país durante las fechas en que se diseña, este al ser de criterio económico plantea la generación laboral y la superación de pobreza y desigualdades, y es de carácter social ya que se fortalecen las capacidades de la comunidad hacia las familias vulnerables, se conceden promoción en los sectores de desarrollo como infraestructura vial que fortalezcan el desarrollo local.

El Plan Nacional de Desarrollo Humano es un Plan del Gobierno de Nicaragua que busca crear condiciones que faciliten la plena realización de las y los nicaragüenses en un país soberano e independiente, en unión con otros países de la región. El Plan se enfoca en el crecimiento económico con incremento del trabajo y reducción de la pobreza y las desigualdades, con estabilidad macroeconómica, con soberanía, seguridad e integración, en beneficio de las familias nicaragüenses. (GRUN, Plan Nacional de Desarrollo Humano 2012 - 2016, 2013, pág. 16)

Se estructura a través de doce lineamientos, cuyo propósito es atender las necesidades de transformación productiva y social del país, algunos de ellos son:

- Crecimiento económico y estabilidad macroeconómica con incremento del trabajo y reducción de la pobreza y la desigualdad.
- Fortalecimiento de la Gran Alianza entre los trabajadores, productores y el Gobierno.
- Política exterior y cooperación externa soberana, independiente y abierta a todos los países del mundo en el combate a la pobreza en beneficio de las familias nicaragüenses.
- Seguridad ciudadana, lucha contra el narcotráfico y el crimen organizado.
- Desarrollo integral de la Costa Caribe
- Gestión pública participativa y democracia directa

- Ciencia, tecnología, innovación y emprendimiento para la transformación de Nicaragua.
- El sector productivo priorizando la economía familiar, comunitaria y cooperativa, y la soberanía y seguridad alimentaria.
- Infraestructura social, de transporte, energéticos y productivos para la transformación de Nicaragua.

El plan nacional describe la importancia de la infraestructura vial ya que esta representa mejora social y productiva al mismo tiempo. Coherente con la política de inversión pública, la infraestructura de transporte es esencial para la transformación productiva con aumentos de la producción, rendimientos y valor agregado. Tener buenos caminos, carreteras, puentes, puertos y aeropuertos reduce pérdidas y costos para los productores y empresarios

Sobre esta rama el plan reconoce a la infraestructura vial como un aspecto fundamental impulsador del desarrollo nacional, que permite acceder a las dinámicas de mercado ampliando las fronteras de los lugares donde se hacen los intercambios, una eficiente infraestructura vial aporta al sistema educativo en la forma en la que este sea de más fácil acceso, en lo sanitario con relación a un mejor tratamiento de aguas residuales así como también el evitar el estancamiento a través de las redes de alcantarillados, sin dejar atrás el mejoramiento notable en el poder acceder al transporte público, servicio prioritario para la movilización de empleados que mantiene centros de trabajo afuera de sus comarcas por lo que el acceso a un sistema de transporte constituye una necesidad de primera mano, la creación de infraestructura vial eficiente son intenciones reflejadas en los Ejes del PNDH 2017 en la cual esta se convierte en la herramienta que proveerá y facilitará el acceso a servicios públicos básicos, como saneamiento, educación, salud o agua (EJES PNDH: 2017: 37)

3.2 Desarrollo Local

A raíz del desarrollo de las grandes metrópolis en los diferentes países del mundo, la atención se centró en las ruralidades o asentamientos alejados de las grandes ciudades, con el fin de impulsar esos lugares y llevarlos al punto de un desarrollo similar a las metrópolis, puesto que también esta situación ayudaría evidentemente al desarrollo nacional, sobre esto

Alarcón; Gonzales; 2018 escribe “las condiciones relativas de competitividad de un territorio en particular constituyen el punto de partida para alcanzar un mayor grado de desarrollo y bienestar” por lo que se puede entender la importancia radicada tras el desarrollo de determinado territorio y la importancia que de este devenga para el desarrollo a nivel macro es decir más allá de las fronteras locales y lo que este espacio le puede aportar a un país, esto convierte al desarrollo local en un proceso como todo cambio social que requiere tiempo y voluntad política puesto que se tornaría accidentado el camino a lograrlo con intereses encontrados entre dirigentes locales al contar con diferentes aristas que llevan a la consecución del objetivo primario que es el desarrollo nacional.

A raíz del cambio de enfoque del concepto de desarrollo en los últimos tiempos tomo mayor relevancia las medidas de corte social que permitan al país no solo una visualización del desarrollo económico en términos de dinero, sino que también un desarrollo que va más allá de los números y penetra en el sistema de satisfacción del hombre y sus necesidades sobre este punto Ana María Larreas (2010:19) dice: *el desarrollo debe tener como centro al ser humano y no a los mercados o a la producción, lo que se debe medir no es el PIB sino el nivel de vida de las personas, medido en la satisfacción de las necesidades humanas*”.

Así mismo continúa diciendo Alarcón; Gonzales; 2018: “Identificar los factores específicos, que contribuyen al desarrollo de un territorio determinado, debe ser uno de los principales objetivos trazados por los responsables de la planificación y ejecución de las políticas públicas en el contexto local y regional.” Sobre esto podemos referir que las políticas públicas nacen desde el seno de la voluntad política de los gobernantes y desde el plan de gobierno que este quieran cumplir, si bien las municipalidades o las localidades gozan de descentralización conforme el gobierno central, esta no lo es todo puesto que es desde el poder presidencial y de sus instituciones que nacen y se dirigen los presupuestos destinados a mitigar la necesidades de todos los municipios por lo que el tema de desarrollo local a pesar de tener su administración directamente con las municipalidades estas requieren a su vez un plan macro que sirva como guía para establecer ejes de acción para sus políticas.

Son diversos los enfoques y matices que se le han dado al desarrollo local para llevarlo a cabo o darle una definición entendible o esclarecer más el proceso de este mismo.

1.2.1 Enfoque de Desarrollo local desde la descentralización:

La descentralización se podría definir como un proceso mediante el cual se distribuyen diversas funciones y poderes fuera de una autoridad central lo que permitirá que municipios e instituciones gubernamentales tengan el poder de decisión en competencias, funciones y la manera en que distribuirán o harán uso de los recursos a su alcance, según el Decreto No.45-2006 Política Nacional de Descentralización Orientada al Desarrollo Local se define la descentralización como “la transferencia de determinadas funciones, recursos y autoridad o poder de los entes estatales centrales a los entes autónomos, gobiernos regionales y municipales con el propósito de promover una amplia participación y corresponsabilidad de todos los sectores en función del desarrollo y bienestar común”, a partir de esta definición se puede entender la descentralización como un instrumento de implementación de la democracia debido a que este viene a favorecer las funciones otorgadas inicialmente con la ley de municipios y que a su vez permita trabajar en el desarrollo desde las propias comunidades con grupos étnicos y sociales diferentes, de si se estableciera unos lineamientos que deben de ser cumplidos en todo el territorio nacional independiente de si es favorecedor o no o si está de acuerdo a sus necesidades.

La descentralización utilizada adecuadamente por los gobiernos municipales puede ser un instrumento eficaz que permita una mayor cobertura de los servicios sociales en las comunidades lo que a su vez ayudara a distribuirse de una mejor manera los recursos económicos del país y como mecanismo que promueva la participación ciudadana como se establece en la Constitución Política de Nicaragua y que da espacio a que surja la ley de participación ciudadana que en su arto. 32 destaca los cabildos municipales como un medio de interacción entre las autoridades locales y los pobladores, espacio mediante el cual los gobernantes locales mantendrán informados a la población acerca de proyectos y estrategias a aplicarse con el fin del desarrollo local, así mismo permitirá a los ciudadanos plantear sus necesidades e intereses.

De acuerdo con Jaramillo (2010:181) la descentralización está orientada a mejorar la planeación local, para solucionar las necesidades reales de las poblaciones, buscando la corresponsabilidad de la sociedad civil con una participación dirigida tanto a apoyar las decisiones de los gobiernos en programas y proyectos, como a la elaboración de propuestas

para perfeccionarlos, desde este punto la participación de los pobladores en el proceso de la toma de decisiones será central, es importante recordar que finalmente la creación de determinada política pública será con el objetivo de mejorar el nivel de vida de los mismos, por lo que su involucramiento permitirá crear políticas públicas que estén en lineamientos que colaboren al desarrollo del municipio, sin embargo es importante esclarecer que a pesar de la autonomía que les provee ser un ente descentralizado estas no se desvinculan por completo del ordenamiento central por lo que es un requerimiento establecer un dialogo intergubernamental.

Sin embargo el tema de la descentralización es muy complejo, pues no debe de dársele independencia a municipios e instituciones a ligera, no sin antes establecer un diagnóstico que permita conocer si estos cuentan con funcionarios capacitados y la capacidad técnica y administrativa en todos los municipios o instituciones involucradas, por lo que primero debe de dotarse a los municipios de diversas herramientas que sirvan a brindar un servicio eficiente y eficaz por parte de las autoridades competentes y de manera transparente.

Según el Banco Mundial la descentralización se clasifica en:

Descentralización Política

Vinculada estrechamente con la participación ciudadana puesto que esta otorga a los ciudadanos y representante mayor poder público por medio del proceso de toma de decisiones lo que les permitirá una mayor influencia en la formulación e implementación de las políticas, se tomara como un supuesto que estas estarán elaboradas con una mejor eficacia debido a que serán puestas en la agenda pública a partir de la información proporcionada por las personas por lo que brindarían soluciones a intereses de sectores sociales por lo que tendrá una mejor focalización así estas decisiones no son tomadas únicamente por el gobierno central, un aspecto importante a tener en consideración es el hecho de que las autoridades locales serán electas por la población de su mismo municipio y estos tendrán que tener su residencia en este lugar por lo que es la persona ideal que conoce de cerca las necesidades del mismo.

Descentralización Administrativa

La Constitución Política de Nicaragua en el arto. 177 reconoce que los municipios gozan de autonomía administrativa correspondiendo está a sus autoridades locales que serán elegidas por voto popular en elecciones regionales como lo establece la ley electoral, de igual manera establece la obligatoriedad y responsabilidad del Estado de destinar un porcentaje de los Ingresos Generales de la Republica para los municipios y en conjunto con un patrimonio propio de las alcaldías proveniente de los impuestos municipales, esta descentralización se verá traducida en la transferencias de responsabilidades para la planeación, financiamiento y la gerencia de ciertas funciones públicas.

Descentralización Fiscal

Esta es referida al uso de los fondos municipales en cuanto a la autonomía que tendrán las autoridades locales de distribuir los recursos que tienen a su alcance de una manera adecuada que sirvan para la ejecución de proyectos, sin embargo, estos deberán de llevar un control de cuentas en donde estén reflejados los ingresos, egresos e inversiones hechas por las alcaldías buscando el cumplimiento de metas y objetivos que sirvan para el desarrollo local.

1.2.2 Enfoque de Desarrollo local de participación ciudadana o comunitario

Para llevar a cabo un pleno desarrollo local a la par de las intenciones de los gobernantes deberá ir la voluntad ciudadana o del pueblo esto en busca de crear bases sólidas de participación ciudadana desde el sistema comunitario.

La participación lineal constituida en la simple acción de depositar el voto ha quedado obsoleta, lo cual no significa que no sea importante, por supuesto que es necesario e importante que los ciudadanos asistan a las urnas cuando corresponde cumplir con este derecho cívico, sin embargo, no debe de resumirse en eso, Nicaragua es una república democrática, participativa y representativa, lo que nos abre una ventana hacia lo que es la participación activa que nos permita opinar, incidir y actuar en la vida pública, en el accionar gubernamental.

Las redes de actores externos como lo llamo (Canto 2018) establecen una rama de las políticas públicas distributivas en especial, de las cuales no se puede prescindir, ya que estas aportan al ejercicio publico una mejoría sensible en el proceso, los resultados y el impacto de las políticas públicas, continúa diciendo que estas redes de actores o participación ciudadana ofrecen un gran aporte en administración publica en materia de transparencia y rendición de cuentas.

Desde el proceso de formulación se entiende que los actores ciudadanos poseen el poder de dibujar los objetivos y las acciones que emprendería su administración local, el pronunciamiento hace saber las dificultades y necesidades si están no han sido notadas, la participación toma relevancia para dar a conocer que se necesita, la administración municipal posee el deber de tener un conocimiento de las características que presentan sus gobernados para ejecutar acciones, sin embargo los casos de olvido de territorios no son alejados de la cotidianidad y de la realidad, es ahí donde toma relevancia el pronunciamiento, la organización y la actuación de las personas, las realidades se moldean como consecuencia de la palabra y la acción, la primera de los ciudadanos y la segunda del gobierno, los abandonos se dan cuando una no se coordina con la otra y surge el crecimiento de la necesidad y un mayor impacto en la ciudadanía.

El proceso de desarrollo suele organizarlo el gobierno, pero la importancia de la voz de la ciudadanía no queda solo en decir las necesidades sino en pronunciarse en caso que lo que se está haciendo desde las administraciones municipales no corresponde con sus necesidades primarias, en este caso desde nuestra posición consideramos de vital importancia el brindar información a la ciudadanía de la agenda municipal sobre proyectos y políticas públicas que se estén ejecutando teóricamente desde los escritorios municipales.

El desarrollo local se considera directamente proporcional al éxito de sus políticas de desarrollo, el éxito está ligado al gobernante y gobernados, a los primeros en el sistema de ejecución de sus proyectos en que tan bueno fueron sus materiales empleados si se tratase de un producto de infraestructura, o que tan eficiente fue una política educacional para lograr el objetivo, estos dos ejemplos conllevan sin duda alguna recursos, estos serán puesto al servicio de la ciudadanía y los últimos deberán de tomar su rol en el desarrollo desde el

conocimiento de preservar los beneficios y maximizarlos, el compromiso de los gobernados será para con el resultado y el cuidado de esta para desarrollar un mejor bien.

En caso de que ellos tengan que involucrarse en el desarrollo de la política pública como en el caso de un modelo de educación que involucra actores externos como estudiantes y profesores, el aprovechamiento de la inversión se traduciría en casi una obligación para lograr aprovechar recursos y cosechar desarrollo, estos actores involucrados en las diferentes políticas públicas afirma Canto 2018 que entre más grupos o sectores sociales logren inmiscuirse se obtendrá un mejor resultado y una transparencia en el proceso mayor.

1.2.1. Desarrollo Local Y El PNDH

El Plan Nacional de Desarrollo Humano es una proyección en metas, proyectos y programas con vista hacia el futuro de Nicaragua en diferentes materias de interés y de aporte al crecimiento como país, y con objetivos como eliminación de desigualdades, superación de la pobreza y apaleamiento de la problemática del desempleo de nuestro país, importante recalcar el carácter social característico de los planes de los últimos planes que ha presentado el gobierno, que pretenden dejar claro que el desarrollo individual, desde el seno familiar y comunitario con la satisfacción de las necesidades es un factor importante a la hora de hablar de desarrollo en términos macroeconómicos o macrosociales.

De acuerdo al Plan Nacional de Desarrollo Humano (2012), en su Capítulo II (inciso 48), se plantea un objetivo general del cual se desprenderán muchos de las demás aristas del Plan, “El gran desafío continúa siendo la reducción de la pobreza general y la extrema en la zona rural, donde la pobreza es más profunda y severa. La pobreza extrema rural supera aproximadamente en 5 veces a la pobreza extrema urbana, y la pobreza general rural duplica a la pobreza general urbana”.

Este párrafo nos deja vislumbrar una realidad que a nuestro país a efectos de esta misma le impide el crecimiento en todas las ramas, por lo que este se convierte en el principal objetivo del plan, los sentidos literales de estas palabras nos muestran la urgencia con la que se debe actuar con respecto a esto, la pobreza rural inmoviliza el desarrollo familiar, el desarrollo comunitario pasando por el municipio la región y la nación, lo que se convierte en un efecto

domino en las que sus principales estragos los reciben las personas que viven en las diferentes categorías de pobreza.

El desarrollo local como énfasis en el plan y como método de lucha contra la pobreza es abordado en diferentes capítulos, en el III capítulo se mencionan las diferentes estrategias como lo son el incremento del trabajo a través de la inversión pública, impulso al comercio interior, y el fortalecimiento de la inversión extranjera PNDH (Inciso 85...89), con la inversión pública el estado plantea líneas estratégicas que permitan un mayor protagonismo de los bienes estatales para ayudar a superar problemáticas de índole educativa que entorpecen el camino de superación de las necesidades básicas, la inversión pública en materia de infraestructura el PNDH la aborda como una necesidad que alzaría los indicadores económicos y sociales, puesto que como se conoce que sobre una buena infraestructura vial se puede concretar un desarrollo general (PNDH; Inciso 87,88).

Las políticas públicas distributivas representan el medio para el logro del desarrollo y potenciación de los espacios municipales a como lo entiende el (PNDH 2012) la inversión pública en infraestructura de transporte representa una mejora social y productiva al mismo tiempo, está claro que los sectores económicos se pueden fortalecer con el sistema de red vial eficiente, la competitividad municipal y las capacidades de auto sostenimiento se edifican muchas veces a partir de una carretera.

La red vial representa la base de a movilidad municipal y por ende la dinámica económica dependerá en gran medida en cómo se puedan mover los elementos dentro de un municipio, los trabajadores dependen en gran medida de las condiciones que se presenten para llegar a su local de trabajo, los estudiantes se tienen que movilizar al colegio y la salud del transporte depende de las condiciones de los caminos por atravesar, tal como lo dice Durango (2016:2) “La inversión en infraestructura vial tiene una relación directa con el crecimiento económico, es decir, que tener más y mejores vías de acceso a los municipios, genera mayor participación de los mismos en el producto interno del país. Debido a que tiene efectos en la construcción, la reducción de tiempos de viaje, la disminución de costos productivos, la accesibilidad a los mercados con la integración de regiones fértiles que vienen a dar un mayor aporte a la economía.

En relación con nuestro objeto de estudio podemos asimilar los diversos beneficios de la construcción de carreteras en las comunidades de Chacalapa y Mata de caña, zonas históricamente afectadas por las precipitaciones que traen consigo un retroceso en el sistema de comunicación interno municipal, el impacto de un sistema de carreteras en buen estado de carácter permanente reduce el tiempo en travesía y los riesgos que esta conlleva, la productividad en movilización es un factor clave que Durango (2016:7) reconoce como un indicador clave de desarrollo, así como también en materia económica lo sería la facilidad de moviliza recursos o material de exportación local, la dinamización del municipio depende también de la del mercado local, las vías de transporte representan una oportunidad para productores de maíz del municipio de Belén de ampliar el mercado y aportar más a la economía municipal con un incremento en las ofertas y demandas de servicios o productos, puesto que no solo significaría exportar localmente sino también abrir nuevos espacios de abastecimiento de productos.

Por otro lado, en materia social la infraestructura en nuestro terreno influye ampliamente en la inversión humana para la movilización social a futuro de la zona, especialmente si se quiere hablar del papel de la educación, esta constituye uno de los frentes más importantes de resultados, el traslado que no solo implicaría de mercadería sino también de estudiantes al casco urbano donde se encuentra el único colegio de secundaria, el aporte de este centro a la sociedad es un indicador clave de desarrollo local complementado con la accesibilidad que puede traer una carretera constituyen un factor clave para medir el desarrollo el cual no solo dinamiza la economía sino que también moviliza la sociedad en su conjunto hacia el desarrollo de mejores oportunidades.

En materia social es importante destacar que en nuestros lugares de estudio las condiciones de vida o el bienestar están altamente ligados a la satisfacción de las necesidades básicas como el poseer como sociedad una infraestructura estable que permita el libre desarrollo y circulación, de acuerdo con la CEPAL (2012) La mayoría de la población rural se distribuye en múltiples asentamientos de pequeña magnitud demográfica y en poblaciones dispersas; por lo que la accesibilidad rural es complicada, tomando en cuenta el tiempo y distancia que los separa de los grandes centros urbanos. La dificultad de

acceso genera menor comunicación territorial, dando paso al subdesarrollo socio económico local.

Sin embargo, el poder optar a un sistema de comunicación terrestre eficiente, permite a pueblos como el de Chacalapa y Mata de caña tener un acceso más seguro a sistemas de salud o educación, este último de vital importancia ya que en el municipio solo existe un colegio para cursar secundaria, en el caso de puestos de salud, la infraestructura vial siempre será importante para responder a las emergencias en materia sanitaria, aumentando los niveles y probabilidad de vida en el espacio a desarrollar dichas políticas públicas.

Marco Legal

La presente investigación se sustenta en base a un marco jurídico entablado por diversas leyes de índole nacional que establecen en cierto sentido la dirección de hacia dónde debe de dirigirse la administración municipal.

Según la Constitución Política de la Republica de Nicaragua promulgada en 1987 y con reformas en 2014 en sus artículos de 175-179 abarca la parte de los municipios donde establecen que este será la base de la división político-administrativa del país, así mismo establece que estos poseen de autonomía político, administrativa y financiera, que sin embargo esta autonomía no significa que el poder Ejecutivo y demás poderes del Estado deban desligarse de sus obligaciones y responsabilidades con los municipios por lo que se establece un porcentaje del Presupuesto General de la Republica hacia estos, priorizando a los que tengan menor capacidad de ingresos.

Ley No 40, Ley de municipios

El Municipio es la unidad base de la división política administrativa del país. Se organiza y funciona con la participación ciudadana. Son elementos esenciales del Municipio: el territorio, la población y su gobierno. (p.2).

Así mismo el ejercicio administrativo del municipio es respaldado por dicha ley, esta regula la parte de la autonomía del mismo, en el artículo 2, reconoce la autonomía es un derecho y capacidad efectiva de las municipalidades para regular y administrar en provecho de sus pobladores asuntos que la Constitución y las leyes le concedan, también esclarece que cualquier materia que incida en el desarrollo socio-económico de la circunscripción territorial de cada Municipio, y cualquier función que pueda ser cumplida de manera eficiente dentro de su jurisdicción o que requiera para su cumplimiento de una relación estrecha con su propia comunidad, debe de estar reservada para el ámbito de competencias de los mismos municipios.

La ley No 40 reitera en el papel del gobierno municipal para asuntos de administración al señalar en el artículo 6 que a este le compete todo lo relacionado con las necesidades sociales, la protección del medio ambiente y los recursos naturales y el desarrollo

socioeconómico (Ley No 40), así como también se le transfiere la responsabilidad de resolver dichos problemas, no solo de administrarlos.

En el Artículo 7 a través de los diferentes incisos podemos apreciar el papel fundamental que le otorga en materia de urbanizar su territorio, el inciso 5.a, señala la responsabilidad de *“impulsar la elaboración de planes de y esquemas de desarrollo urbano”* con lo que desde la alcaldía se tienen que elaborar los planes que permitan dar condiciones y características de desarrollo a un determinado territorio, en el cual entran en juego igualmente el desarrollo infraestructural que permite la apertura de una localidad a un mejor espacio de comunicación con el entorno, plasmándolo la ley en el inciso 5.f *“es competencia del gobierno municipal, construir y dar mantenimiento a las calles, aceras, andenes, parques y plazas”*

En el mismo artículo 7, inciso 12, señala la importancia de la administración vial, aseverando que es responsabilidad de la alcaldía:

a) Construir y dar mantenimiento a puentes y caminos vecinales e intra municipales;

con lo que igualmente le estaría pasando responsabilidad de brindar el servicio de carreteras en buen estado para garantizar el transporte público, hecho que en su totalidad en nuestro terreno de estudio aun no se cumple puesto que las carreteras no gozan de mantenimiento, y el puente de la comunidad de Chacalapa se modifica y se mantiene con esfuerzo y trabajo de los habitantes, el cual es coordinado y planeado por los mismos habitantes sin intervención gubernamental municipal.

Por otro lado, la ley señala las partes de cooperación entre gobierno municipal y su población, en la que el gobierno tiene que detallar a la población la gestión administrativa correspondiente con su municipio, y la población cumplir con las obligaciones municipales, y ser partícipe de espacios abiertos, para elaboración de plan de inversiones.

La población municipal tiene derecho a:

-Ser informado de la gestión administrativa, conocer el Proyecto de Presupuesto y Estados Financieros de la municipalidad y participar en la elaboración del Plan de Inversiones;

La población municipal tiene el deber:

-Contribuir económicamente a las finanzas municipales cumpliendo con las obligaciones establecidas en el Plan de Arbitrios y demás disposiciones legales; Apoyar la realización de acciones y obras de interés social municipal por medio del trabajo comunitario, (ley no 40, Art 16)

En relación al Presupuesto esta Ley nos expresa en Título V De la Economía Municipal, capítulo III Del presupuesto municipal en su artículo 52, 55 y 56 que:

Los municipios elaborarán y aprobarán anualmente su presupuesto, en el que consignarán los ingresos que razonablemente estimen obtener y los egresos que prevean, atendándose estrictamente al equilibrio entre ambos. El Presupuesto Municipal inicia el primero de enero y concluye el treinta y uno de diciembre de cada año.

En el Presupuesto Municipal se deberá destinar un porcentaje mínimo para gastos de inversión, conforme a las categorías de Municipios que se establezcan en la Ley de Régimen Presupuestario Municipal. (p. 30).

La ejecución presupuestaria será controlada periódicamente por la Contraloría General de la República, de conformidad con las normas y procedimientos establecidos en la Ley N°. 681, Ley Orgánica Contraloría General de la República y del Sistema de Control de la Administración Pública y fiscalización de los bienes y recursos del Estado y su Reglamento.

La Ley de Régimen Presupuestario Municipal regulará la elaboración, modificación, ejecución, seguimiento, cierre y evaluación del Presupuesto Municipal, el que se deberá sujetar a las políticas nacionales sobre presupuesto y a las normas técnicas y procedimientos para la administración del proceso presupuestario. (p. 31).

Ley No. 376, ley del Régimen Presupuestario Municipal

Mediante la cual se establecen las categorías de los municipios en base a sus ingresos anuales, estos van desde Categoría A hasta Categoría H, esto servirá para establecer el porcentaje del Presupuesto General de la República que será designada a cada municipio, por supuesto estos deben de responder a la capacidad económica de ingresos y a las políticas o líneas de acción para el desarrollo del municipio, estos presupuestos las

municipalidades deben de ser elaborados por programas que permita identificar las finalidades y objetivos del mismo.

La Asamblea Nacional (2013) en la Ley no. 376 Ley de régimen presupuestario municipal en el capítulo II normas presupuestarias básicas, sección tercera del presupuesto de ingresos en su artículo 15 nos dice que:

Las contribuciones especiales se originan en el beneficio directo que perciben los pobladores debido a la ejecución de obras por parte de la municipalidad y que traducen en mayor valor de las propiedades para los contribuyentes tales como, pavimentación, adoquinado y encunetado de calles, instalación de servicio de agua potable y alcantarillado, otras contribuciones especiales. (p. 7).

Ahora, en su capítulo III procedimiento para la elaboración, aprobación y modificación del presupuesto municipal, sección Primera De la Elaboración y Presentación nos comunica en el artículo 22 sobre el proceso de elaboración lo siguiente:

El proceso de elaboración del Proyecto de Presupuesto Municipal es el resultado de un conjunto de actividades, consultas a la ciudadanía, estudios y documentos que se realizan en la Municipalidad, coincidiendo con el artículo 7 de la Ley No 40, que establece la participación ciudadana en las decisiones a futuro del municipio.

La elaboración del Proyecto de Presupuesto Municipal, se hará en el período comprendido entre el primero de agosto y la fecha de su presentación, ante el Concejo.

El Alcalde es el responsable de la elaboración del Proyecto de Presupuesto Municipal del año inmediato siguiente, para lo cual por medio de Acuerdo regulará los procedimientos administrativos internos necesarios. (p. 13).

Ley 466, ley de transferencias presupuestarias a los municipios de Nicaragua

De acuerdo al artículo 3 (p4) de dicha ley la transferencia municipal tiene por objetivos los siguientes

Los objetivos fundamentales del Sistema de Transferencias Presupuestarias a los municipios de Nicaragua son los siguientes:

1. Promover el desarrollo integral y armónico de las diversas partes del territorio nacional, conforme lo establece el artículo 179 de la Constitución Política.
2. Contribuir a la disminución del desequilibrio entre la capacidad de ingresos corrientes y el costo de la prestación de las competencias municipales.
3. Estimular la recaudación tributaria local y la eficiencia en la administración municipal.

Así mismo la ley refiere en el sistema de uso de dicho presupuesto:

Art. 12. Uso de las Transferencias

Los recursos provenientes del porcentaje del ingreso tributario de la Ley Anual del Presupuesto General de la República deberán ser utilizados preferentemente en el cumplimiento de las competencias municipales establecidas en el artículo 7 de la Ley de Municipios, y serán distribuidos en gastos corrientes y gastos de inversión. Los porcentajes que se les asignarán anualmente a los municipios para gastos corrientes y para gastos de inversión serán definidos por la Comisión de Transferencias.

Las transferencias a los municipios, en concepto de gasto corriente municipal, podrán ser usadas para financiar los egresos del ejercicio presupuestario de la municipalidad para la operación y mantenimiento de su patrimonio y de los servicios bajo su competencia. Comprende los egresos de personal, servicios, materiales y productos, transferencias corrientes, amortización de deudas, pago de intereses y otros egresos corrientes, de conformidad con la Ley de Régimen Presupuestario Municipal.

Las transferencias a los municipios, en concepto de inversiones pueden ser usadas para financiar la ejecución de proyectos de infraestructura física, social y del medio ambiente, adquirir bienes de capital de uso público y financiar gastos de rehabilitación de las obras públicas que prolonguen su vida útil; asimismo, se podrá financiar la realización de estudios y formulación de proyectos, formación de recursos humanos, proyectos de fortalecimiento institucional municipal, desarrollo económico, medio ambiental y de planificación municipal.

Los gobiernos municipales, asignarán anualmente de las transferencias de inversión los porcentajes mínimos para los siguientes sectores priorizados: Salud 5%, Educación 5%, Medio Ambiente 5%, Agua y Saneamiento 7.5%. (ley 466, p. 8)

Preguntas Directrices

1. ¿Cuáles son las condiciones de infraestructura vial que presentan los caminos de las comunidades de Mata de caña y Chacalapa ?
2. ¿Qué instrumentos de participación ciudadana utilizan los ciudadanos de Mata de Caña y Chacalapa para establecer dialogo con sus autoridades locales en la construcción de políticas públicas?
3. ¿Qué efectos han traído las políticas públicas destinadas a la infraestructura vial en las comunidades de Mata de Caña y Chacalapa en el periodo 2011-2021?

III Capitulo

Marco Metodológico

En el caso de la metodología empleada en la presente investigación primero se definirá que es de corte transversal y se encuentra comprendido en un periodo de tiempo 2011-2021.

➤ *Paradigma de la investigación*

Para adentrarnos dentro del paradigma que pretendemos desarrollar se nos hace de vital importancia darle un concepto al término paradigma de acuerdo con Marín (2007:4). “un paradigma es un conjunto de valores y saberes compartidos colectivamente, es decir, usados implícita o explícitamente por una comunidad” de esta definición podemos resaltar que dichas técnicas o valores son comunes en determinado grupo con sus propias características de conjunto. En términos investigativos los paradigmas trazan una serie de patrones o modelos a seguir mediante las reglas, creencias o procedimientos establecidos con anterioridad, en este sentido en materia investigativa se reconocen la existencia de tres paradigmas: El Investigativo, el interpretativo y el sociocritico.

Para llevar a cabo la presente investigación se decidió por optar al paradigma interpretativo debido a que según Ricoy (2006:17) “este intenta comprender la realidad de acuerdo a los sujetos en interacción, observación de hechos reales”, como estudiosos de la ciencias sociales vinculadas estrechamente con la acción de los autores consideramos pertinentes retomar este paradigma puesto que nos permitiría observar esta problemática desde el punto de vista de todos los agentes que intervienen en el mismo, tomando como premisa el comportamiento cambiante que se puede observar en el ser humano por lo que no se puede predecir su actuación.

➤ *Enfoque investigativo*

Para llevar a cabo el proceso de esta investigación y lograr los resultados esperados de acuerdo a los objetivos que nos hemos propuesto, se ha optado metodológicamente por realizar una investigación con un enfoque de carácter mixto, con enfoque cualitativo que nos permita plasmar las cualidades del problema de investigación a partir de la información

recaudada en las diferentes entrevistas y fuentes bibliográficas que nos ayuden a entender el porqué de la problemática estudiada y también que nos facilite la obtención de datos numéricos.

Se considera al enfoque cualitativo según Bogdan & Taylor (1990:21) “como un método humanista que considerando a las personas y escenarios como un todo y comprensibles, que retoman las perspectivas de las otras personas”, razón por la cual a nosotros como investigadores se nos hará necesario comprender al sujeto de estudio involucrándonos en su cotidianidad convirtiéndose en una interacción entre investigador e investigados por lo que a los primeros los veremos como fuente de información primaria.

➤ **Tipo de estudio.**

En este caso la investigación es de carácter descriptivo puesto que mediante las opiniones de los sujetos claves y observación nuestra en el campo de estudio se pretende caracterizar las condiciones en las que se desarrollan los individuos alrededor de la problemática de infraestructura vial en sus comunidades, a su vez es explicativo porque nos permitirá encontrar los motivos por los cuales ocurren ciertos hechos del fenómeno en estudio, sus causas, las circunstancias en la que se desenvuelven y los efectos que puede desencadenar la problemática.

➤ **Método de recolección de la información:**

En esta investigación se utilizarán en su mayor parte técnicas que permitirán la recolección de datos sin medición numérica, volviéndose de esta manera un proceso inductivo no estadístico donde se exploran, se describen y generan perspectivas teóricas de lo particular a lo general, para lo cual se ha utilizado procedimientos no estandarizados en el mundo real y así conocer los puntos de vista de los involucrados en el tema a tratar (sus emociones, experiencias, objetivos, entre otros aspectos subjetivos).

“Lo que se busca en un estudio cualitativo es obtener datos de personas, seres vivos, comunidades, contextos o situaciones en profundidad; en las propias “formas de expresión” de cada uno de ellos, al tratarse de seres humanos los datos que interesan son conceptos, percepciones, imágenes mentales, creencias, emociones, interacciones, pensamientos,

experiencias, procesos y vivencias manifestadas en el lenguaje de los participantes” (Sampieri, 2014, 408)

Para una mejor recolección de datos se ha optado por métodos como el de la entrevista a personas en contacto directo con nuestro tema de estudio ya sea que ejerzan un cargo público o sean beneficiarias directas del sistema de carreteras, con lo que se pretende conseguir material oficial acerca de lo que ha significado el problema en cuestión a lo largo de estos años para los funcionarios públicos y los habitantes, igualmente a través de la observación del entorno en el que la problemática existe y como esta influye en la vida cotidiana de las personas y en el desarrollo de su entorno.

Se utilizará la entrevista como una comunicación interpersonal entre la persona de estudio y el investigador con el objetivo de encontrar respuestas abundantes para el entendimiento pleno de nuestro tema en estudio, *“Ésta se define como una reunión para conversar e intercambiar información entre una persona (el entrevistador) y otra (el entrevistado) u otras (entrevistados).” (Sampieri, 2014, 418)*

De manera específica se aplicará el método de entrevista para un funcionario de la alcaldía de Belén con plenas facultades públicas que le permita tener un conocimiento sobre el desarrollo del tema de la infraestructura vial en las comunidades de Mata de caña y Chacalapa, y construir juicios conjuntos a través de la comunicación respecto al tema.

El tipo de entrevista a realizar será de carácter semiestructurada.

“Las entrevistas semiestructuradas se basan en una guía de asuntos o preguntas y el entrevistador tiene la libertad de introducir preguntas adicionales para precisar conceptos u obtener mayor información sobre los temas deseados (es decir, no todas las preguntas están predeterminadas)” (Sampieri, 2014, 418)

Es decir, a raíz de las respuestas a preguntas y temáticas base plasmadas en el cuestionario se podrían introducir nuevas interrogantes que a priori en la conversación pueden fluir y que permitan ampliar el horizonte del conocimiento sobre el tema e ir más a profundidad de la problemática a manera de entender y lograr una visión más amplia y ser más asertivos en el análisis.

De igual manera se hará uso de la observación, en palabras de Sampieri (2014, 411) “esta no es limitada como la acción de ver que hacemos cotidianamente, sino que viene sujeta al análisis y al uso de todos los sentidos para ver más allá de lo obvio y lo que eso que observamos nos dice, no solo se trata de ver sino de interpretar las imágenes”.

De acá se deriva la exploración de nuevos ambientes, contextos y los aspectos de la vida social a partir de la observación para darle sentido a las imágenes, a través de la comprensión de los procesos las relaciones sociales y los eventos que suceden a partir de estos, y la relación entre las imágenes y nuestro tema de estudio en cuestión, todo esto a través de una inmersión social para el conocimiento de nuestro tema en estudio en todas las facetas posibles.

Sabemos que la encuesta es un método de recolección de la información de carácter cuantitativo, sin embargo, nos pareció importante hacer uso de la misma debido a que nos permitirá realizar un sondeo a las opiniones de los pobladores de manera más amplia, puesto que nos permite contar con la participación de un número mayor de personas en nuestro caso la muestra es de 313 personas de las comunidades de Chacalapa y Mata de Caña.

La muestra la obtuvimos de la siguiente manera:

$$n = \frac{N * Z^2 * p * q}{e^2 * (N - 1) + Z^2 * p * q}$$

N= 1690, nuestra población de estudio

$$n = \frac{1690 * (1,96)^2 * 0,5 * (1 - 0,5)}{(5\%)^2 * (1690 - 1) + (1,96)^2 * 0,5 * (1 - 0,5)}$$

Z= 95%=1,96, nivel de confianza

$$n = \frac{1690 * 3,8416 * 0,5 * 0,5}{0,0025 * 1,689 + 3,8416 * 0,5 * 0,5}$$

e=5%, margen de error

$$n = \frac{1623,076}{4,2225 + 0,9604}$$

p= 0,5

$$n = \frac{1623,076}{5,1829} = 313,15$$

q= 1-p

personas

En este caso la variable N nos representa a nuestra población de estudio correspondiente a 313 pobladores tanto de las comunidades de Mata de Caña y Chacalapa, la variable Z significa el nivel de confianza de nuestro estudio que será del 95%, equivalente en números naturales a 1, 96, por consiguiente, el margen de error será del 5%, que corresponde al porcentaje que nos mostrara en qué medida podemos esperar que el resultado de la encuesta presente la opinión de la población general.

Investigación documental

Como tercer método de recolección de información se usará el método de la investigación documental, como método para entender el fenómeno central de nuestro tema en estudio, construyendo la realidad a través de materiales que con la recolección y uso de documentos nos permite analizar los datos y presentar resultados lógicos.

“Le sirven al investigador para conocer los antecedentes de un ambiente, las experiencias, vivencias o situaciones y su funcionamiento cotidiano”. Sampieri (2014, 28)

A través de archivos de procedimientos gubernamentales la investigación documental nos permite graficar el entorno y recapitular la historia para un mejor entendimiento del presente, los materiales como documentos nos permiten ahondar en la historia y el proceder de las autoridades para con la problemática, complementado con la observación y la entrevista el material documental de corte audiovisual, gráfico o escrito nos brindará una fuente de información histórica, del pasado y también de lo que puede ser el futuro de manos de los actores involucrados en nuestro tema de estudio.

Método de Análisis de Resultados: Análisis de Contenido

Abela (2018:02) indica que el análisis de contenido es un método que refiere “a una técnica de interpretación de textos, ya sean escritos, grabados, pintados, filmados, u otra forma diferentes donde puedan existir toda clase de registros de datos, transcripción de entrevistas, discursos, protocolos de observación documentos, videos, etc.”, desde este punto de vista podemos ver a este análisis como una herramienta completa que nos permite vislumbrar aspectos y fenómenos de la vida social desde distintas directrices, que no nos limitan a un

solo espacio o medio, por el contrario, podemos analizar a los sujetos de estudios a partir de sus vivencias.

Según Krippendorff (1990, p 28) un elemento importante a tomarse en cuenta en el análisis de contenido es el contexto, el cual es definido como el espacio donde se desarrollan los mensajes y los significado, visto así este elemento toma importancia al servir como canal entre investigador e investigado y además permite la observación que va más allá de lo que el entrevistador pueda expresar verbalmente.

IV. Capítulo

Análisis y Discusión de Resultados

En este segmento de la investigación se reflexiona y analiza la información encontrada y recopilada de fuentes primarias para lo cual tuvimos que trasladarnos al campo de estudio en este caso las comunidades de Chacalapa y Mata de Caña en el municipio de Belén, este análisis nos generó datos que nos dio paso al cumplimiento de nuestros objetivos propuestos.

4.1. Capítulo I. Caracterización del estado de la infraestructura vial de los caminos de las comunidades de Chacalapa y Mata de Caña

Comunidad de Chacalapa

Mediante la observación en la comunidad de Chacalapa se pudo apreciar que existe un tramo de carretera que une la zona urbana de Belén con la comunidad de Chacalapa que cuenta con una longitud de 5 km el cual solo cuenta con pavimento un 20% de este dejando como resultado caminos de tierra para unos 4 km, por los que transitan diversos tipos de vehículos como bicicletas, motocicletas y diferentes automóviles de peso variado como buses, camiones de carga y camionetas.

Debido a las tierras fértiles de la comunidad se genera comercio en su mayoría de plátanos que es comercializado hacia las afueras del municipio y departamentos vecinos como Managua, Masaya y Carazo, es por esta razón el movimiento de transporte de carga en esta zona, de igual forma se percibe una afluencia de vehículos livianos como motos y de autobuses que corresponde al transporte de trabajadores y estudiantes que se dirigen al centro de Belén y municipio de Rivas donde se encuentran los colegios y los lugares de trabajo de las personas de Chacalapa.

El camino atraviesa terrenos accidentados que se hacen notar aún más por la infraestructura de la misma al ser de tierra con abundante piedra producto de las múltiples veces que se le ha dado mantenimiento para aplanar el terreno en invierno, además que cuenta con una anchura no apropiada para el tipo de transporte que por ella transita, encontrándose grandes

dificultades en los escenarios en los que se llega interceptar dos automóviles pues esta carretera presenta un ancho insuficiente para que ambos pasen a la vez.

Los baches de lodo están presentes con separación de unos 200 metros en promedio y el terreno por las características se torna resbaloso con las precipitaciones, sin embargo se observa que la comunidad ha recibido apoyo para mejorar su red vial debido a que se presentan 200 metros de pavimento en un tramo que corresponde a la calle donde se encuentra ubicada la Escuela María Lucrecia Rocha lo que resulta pertinente al ser una zona escolar por lo cual se convierte en bastante transitada.

También en la zona se pudo apreciar un puente peatonal que une a la comunidad separada por un río que aumenta su caudal en temporada de invierno, no obstante al momento de trasladarnos hacia Chacalapa pudimos observar que el puente se encuentra en mal estado sin partes de su estructura original reemplazada por objetos improvisados de madera lo que suponemos fue puesto por los mismos habitantes, desde nuestro punto de vista consideramos que seguir usando este puente como medio de traslado podría ser imprudente debido a que pueden ocasionarse accidentes al no tener una infraestructura sólida.

Otro lugar en mejores condiciones que pudimos ver es la calle que utiliza el bus del transporte público como terminal que cuenta con un adoquinado de aproximado 150 metros desde la Iglesia Católica Santa Inés de Chacalapa hasta el Empalme camino a Tola, en este adoquinado no se aprecia rastros de mantenimiento puesto que algunos adoquines están desnivelados en relación a la carretera, esto producto de que no se le ha dado mantenimiento con grava para mantener el nivel y que el agua de las precipitaciones fluya correctamente sobre el adoquín.

La comunidad no cuenta con un colegio de secundaria por lo que los estudiantes se tienen que movilizar al casco urbano de Belén, esto junto con los trabajadores que van en su mayoría a Rivas constituyen la mayor parte de los usuarios de transporte de la ruta Rivas-Belén- Chacalapa, la cual cuenta con un solo bus que hace cuatro viajes de ida y vuelta en un día pero que se ve afectado en las épocas de más lluvias porque el terreno no le deja llegar hasta su destino en la comunidad por lo que su recorrido es reducido hasta el centro de Belén.

La falta de una carretera se nota con más claridad en las épocas de cosecha en las cuales los vehículos pesados ocupados para esto se encuentran con terrenos peligrosos para conducir con carga, muchas partes del camino presentan bordes con caídas de hasta 3 metros que al no poseer barreras laterales los camiones corren el riesgo de volcarse, igualmente la acumulación de basura es un problema grave en la comunidad ya que esta se concentra en la vía pública combinándose con el agua que se estanca a los lados del camino al no poseer sistema de alcantarillados.

Comunidad de Mata de Caña

Mediante la guía de observación aplicada en la comunidad de Mata de Caña en el municipio de Belén se obtuvo que esta comunidad representa el camino más largo del municipio en comparación con otras comunidades, este consta de 16 km lineales desde la entrada de Belén por medio de la carretera Panamericana hasta la terminal de buses de la comunidad, se observó que este al ser un camino de gran extensión sirve para comunicación y vía alterna para otras comunidades como Cantimplora, San Juan Viejo, Las Mesas y San Antonio.

Una de las características que predomina en el lugar es que el camino en su mayoría es tierra donde en el invierno se crean charcas que impiden la movilización de transporte liviano como motos y bicicletas de las cuales para ser es el medio de transporte de los ciudadanos para moverse dentro de la comunidad, sin embargo se presentan indicios de que la alcaldía ha trabajado en el mejoramiento de la red vial, puesto que existe un pavimento de 2 km lineales, pero es evidente que desde su construcción no se le ha dado mantenimiento debido a que al igual que el camino de tierra se le observan bache.

Así mismo transitado unos 5 km de camino se encuentra la entrada a San Antonio lugar donde se encontraba un vado que actualmente está deteriorado y que crea la construcción de una laguna de agua sucia la que dificulta el paso y además propicia accidentes de tránsito, de igual forma se observó que existe el servicio de transporte público que recorre la ruta Mata de Caña-Belén- Rivas la cual es cubierta por un solo bus que realiza dos viajes hacia la comunidad, el primero al medio día donde se transportan los niños y adolescentes que asisten a escuelas públicas en el casco urbano de Belén y el otro viaje a las 5 p.m. donde los pasajeros son mayormente personas que trabajan en Belén y en Rivas.

En Mata de Caña se pudo apreciar el tránsito de transporte pesado que correspondió a la actividad económica de la zona puesto que estos eran camiones que cargaban plátanos y cisternas para el traslado de leche de vaca, dos de las principales actividades de la comunidad, estos vehículos debido a su estructura y capacidad transitaban con más dificultades que otros automotores.

4.2Capítulo 2. Mecanismos de Participación Ciudadana que utilizan los pobladores de las comunidades de Mata de Caña y Chacalapa para la exposición de sus necesidades ante las autoridades locales.

A partir de los hallazgos encontrados en el estudio social organizativo que se mantiene en la comunidad de Chacalapa nos pudimos dar cuenta de la importancia de la participación de los ciudadanos así como también la importancia de la gestiones organizadas conjuntas de pobladores y sobre todo del amplio sistema gubernamental que conforma nuestro país en el que desde el ámbito nacional se conecta con lo local a través de representantes y protagonistas activos capaz de ejercer derecho de participación y ser protagonistas.

Precisamente para una radiografía social de la comunidad de Chacalapa se conversó a manera de entrevista con el líder comunal Carlos Díaz, el cual a través de sus palabras nos comenta que la presencia de un líder comunal en cualquier comunidad es de vital importancia no solo para conocer más allá detalle las necesidades sino también para ser quien prepare, organice y gestione las personas para que juntas puedan ser voces protagonistas del cambio.

Así lo refiere el mismo en referencia a poner en práctica elementos participativos a través de identificar e conjunto una problemática y posteriormente buscar solución para como dice el mismo proceder a levantar la mano y la voz como lo relata el refiriéndose a la gestión del km de pavimento llevada a cabo el 2021 en la zona conocida como Calle el Triunfo que conecta Belén centro y Chacalapa *“Así fue como junto con unos vecinos acudimos a una reunión donde estaba la alcaldesa presente y demandamos que se metiera en presupuesto para el siguiente año la construcción de esta calle, esas mismas reuniones son las que ponemos en práctica a la hora de la problemática así nos coordinamos para mejorar las*

calles mientras no venga un proyecto o ir a remachar el puente que siempre le va mal en los inviernos” Díaz (2022)

Hasta el momento la organización local se convierte en protagonista y ayuda a la municipalidad a dar respuesta a problemáticas que aún no se han resuelto por la vía gubernamental o que siguen en gestión como nos señala Díaz ya que desde su organización es la que aporta convirtiéndose en factor calve del impulso de desarrollo y de apoyo al gobierno llegando a ser imprescindibles todo esto gracias a la organización.

Los sistemas de gobierno que consiguen una cercanía mayor con sus gobernados y que les brindan la oportunidad de ser partícipes de los proyectos y planes tienen una clara ventaja en el conocimiento del terreno que gobiernan puesto que por voces de ciudadanos se pueden conocer más a detalles el vivir de los afectados por alguna problemática esto queda reflejado en la respuesta positiva de las autoridades al requerimiento de los pobladores liderados por el jefe comunal Carlos Díaz el cual nos dice *“Gracias a Dios, nuestra voz fue escuchada y la calle está en buenas condiciones, sin embargo, con algunas inconsistencias como su anchura, a pesar de todo está funcional que es lo importante, esperemos pronto podamos lograr la mejora del camino de Chacalapa en su totalidad”*. Díaz (2022)

“La mejora del camino a Chacalapa es una gestión que se ha estado haciendo a lo largo de los años en visitas de la alcaldesa se le ha comunicado nuestro deseo de querer mejorar las condiciones y se le ha informado de los múltiples beneficios posibles de este proyecto desde el inicio así fue también como se construyeron algunas rampas y el puente”. Díaz (2022), hasta hoy con respecto a la calle a Chacalapa no se ha hecho mucho a pesar de que es la vía obligatoria de gran parte del musculo laboral del municipio y de una buena parte de los estudiantes de secundaria, por lo que en contraste a la remodelación de la Calle el Triunfo nos comentan Díaz (2022) *“La calle a Chacalapa se ha vuelto una gestión más difícil pero de la cual aún se sigue discutiendo comunalmente y planeando llevarla al presupuesto municipal en próximos años a través de la vía participativa y las pruebas presentes de conveniencia y viabilidad de esta.*

Esto concuerda con la versión de las autoridades acerca de los procesos de gestión de políticas públicas aplicadas por la Alcaldía, pero que lastimosamente no han rendido fruto hasta hoy de manera permanente como nos muestra la realidad ya que gracias a gestiones se han llevado a cabo los proyectos de rellenos para mejorar el tránsito mas no se ha llegado aún a aprovechar las características geográficas que conforman esta zona y que sería de gran impulso para el municipio.

Por lado, procedimos a conversar con algunos pobladores de estas localidades para comprender que tanto ejercen ellos lo que es la participación ciudadana, obteniendo lo siguiente:

La participación ciudadana es un derecho reconocido por el Estado de Nicaragua que se desarrolla en un marco normativo de la ley 475, mediante la cual se les concede a los ciudadanos espacios de participación en la toma de decisiones que de manera directa o indirecta tendrán efectos en sus vidas diarias, es por esta razón importante entender que todos los nicaragüenses sin distinción de raza, sexo, clase social, religión o credo político tienen las plenas facultades para gozar de las prerrogativas que les concede esta ley.

Por otro lado, la participación ciudadana también se encuentra reconocida mediante la ley de municipios en el artículo 3 establece que “es obligación de los gobiernos municipales garantizar la democracia participativa”, de igual manera en el artículo 36 se expresa que “los municipios promoverán la participación ciudadana en la gestión local”, sin embargo, durante la ejecución de un grupo focal con pobladores de Chacalapa encontramos concepciones de participación ciudadana tales como:

- *“Es ejercer el derecho al voto, pero también es opinar de lo que no nos parece que pasa en nuestro municipio”* Marín (2022)
- *“Es asistir en las reuniones que convocan de la alcaldía”* Marengo (2022)
- *“Es nuestro derecho de ejercer el voto”* Obando (2022)

Pudimos deducir que los pobladores de Chacalapa no tienen una concepción amplia de participación ciudadana, situación que les limita la actuación en la gestión municipal, para ellos votar es la expresión máxima de participación, de igual manera se evidencia que tienen conocimiento de asambleas o reuniones que convoca la alcaldía, sin embargo no hay rasgos

evidentes que demuestren que son individuos activos en estas asambleas, esto podría deberse al desconocimiento que estos tienen de instrumentos democráticos para la participación, cuando se les pregunta que instrumentos de participación ciudadana conocen, estas son sus respuestas:

- *“Cabildos que realiza la policía una vez al año”* Martínez (2022)
- *“Acá lo único que se hacen son reuniones”* Sequeira (2022)
- *“Asambleas y cabildos”* Obando (2022)

En la ley de participación ciudadana se establecen en el artículo 3 que los instrumentos reconocidos son cabildos abiertos municipales, los comités de desarrollo municipal y departamental y petición y denuncia ciudadana, de las respuestas anteriores se puede entender que son del conocimiento de la población los cabildos municipales, esto porque son convocados por las autoridades locales, sin embargo, no se refleja que haya iniciativa de los ciudadanos para ser ellos quienes sean impulsores de algunos de estos instrumentos, debido a las respuestas cortas obtenidas, podemos pensar que esto se debe a un desconocimiento en profundidad de lo que establece la ley.

Por otro lado, quisimos conocer acerca de cómo se organizan socialmente los pobladores de Chacalapa para poder manifestar sus necesidades a las autoridades locales, sin embargo, de entrada recibimos respuesta como:

- *“Nunca hemos tenido un consejo comunal”* Obando (2022)
- *“He escuchado de la existencia de estos pero la verdad aquí no tenemos”* López (2022)

Como es evidente estos ciudadanos no cuentan con una organización estructural que les permita estar unidos, cada sociedad necesita establecer ciertos criterios de organización que les permite funcionar de una mejor manera, además que les permitirá presentar a sus autoridades correspondiente de una manera más eficaz sus demandas correspondientes a problemas suscitados en su entorno.

De acuerdo a Román (2010) “la organización social es un sistema inserto en otro más amplio, que es la sociedad con la cual interactúa; ambas se influyen mutuamente”, de esta manera la sociedad de Belén la entenderemos como un conjunto de individuos que buscan

objetivos comunes, en la que cada uno de sus miembros cumplirá una función para que estos se lleven a cabo, este caso el objetivo común que quieren lograr entre otros es el mejoramiento de las redes viales de sus localidades, sin embargo al no poseer con una consejo comunal se hará difícil que se escuche el sentir de un pueblo en una sola voz.

4.3. Capítulo 3. Valoración del impacto de las políticas públicas implementadas de la alcaldía de Belén en el área de la infraestructura vial en las comunidades de Chacalapa y Mata de Caña.

A partir de los hallazgos encontrados durante la entrevista realizada a funcionarios de la alcaldía, entrevista la cual se ejecutó con los encargados de área y alcaldesa y se hizo en conjunto a petición de los entrevistados se deduce en palabras de ellos que a pesar del mal estado en el que se encuentran los caminos que conducen hacia las comunidades de Chacalapa y Mata de Caña la alcaldía ha realizado algunos esfuerzos en busca de mejorar la situación que ha afectado históricamente a estos lugares.

Sin embargo, debido a la observación que nosotros realizamos en ellos, se evidencia que los intentos de mejora no han sido del todo satisfactorios y desde luego no son suficiente puesto que incluso para nosotros que hicimos el recorrido en caminata para cerciorarnos de una mejor manera la condición del lugar atravesamos dificultades para penetrarnos en la localidad de Chacalapa debido a las malas condiciones viales.

Sin embargo los mejores beneficios obtenidos y logros de la alcaldía es necesario destacarlos para obtener una imagen más precisa, las rampas y el pavimento que se hizo en la calle de la escuela ha ayudado a cientos de niños a lo largo de los años a tener un recorrido final a su escuela de forma más cómoda, han realizado la escuela puesto que en comparación con el demás terreno de Chacalapa se nota diferencia y orden, por otro lado, las pulperías han salido a flote y se ha convertido en la calle principal de la comunidad y el centro de comercio local así como también ha favorecido el que se desarrollen iglesias y negocios de ladrillos, el puente en Chacalapa ha ayudado a muchos niños de las ruralidades que antes se tenían que mojar los pies para llegar a clases así como adultos que trabajan y aunque no es permanente el material selecto brinda un recorrido más placentero hacia Belén como nos señala el líder comunal Díaz 2022.

La calle a Mata de Caña que se ha estado remodelando y aplanando con los años muestra beneficios similares proporcionando un mejor acceso al transporte público y un mejor recorrido de trabajadores y estudiantes hacia el colegio secundaria.

Según la opinión de la funcionaria *“Cuando inicié mi primer período comencé en la parte de Infraestructura vial con Chacalapa con 200 metros lineales de adoquinado que equivalió a C\$ 700 mil, nosotros pensábamos comenzar del final de la comunidad hacia las afueras (Padilla, 2021:04)*

En contraste con estas afirmaciones conversamos con Karen Díaz sub-directora de la escuela primaria María Lucrecia Rocha de Chacalapa quien conoce de cerca la vivencia del día a día de los ciudadanos de Chacalapa debido al mal estado de las calles, esta considera que: *“ la construcción de esta calle imagino que fue para darle más realce a la escuela, una mejor presentación, pero en esta calle son beneficiadas unas 10 casas aproximadamente así que en mi opinión bien se pudo priorizar otro tramo de calle”.*(Díaz, 2021:02)

Las autoridades destacan que desde que inició su periodo de gobierno municipal de lo cual data hace 9 años trato de aportar al mejoramiento de las calles de Chacalapa con lo que después de tanto período de tiempo transcurrido la calle debería de estar adoquinada en su totalidad, sin embargo, más allá de los 200 metros iniciales no se encuentran registro de que se haya iniciado otro proyecto de adoquinado en esta zona.

Sin embargo, se han encontrado indicios de proyectos desde 2011 que demuestran presupuesto a gastos de mejora de caminos de para estas localidades de las cuales no se tienen un resultado evidente que demuestre que dicho plan se llevó a cabo.

Por su parte Díaz no está de acuerdo en que se le diera prioridad a un tramo de calle en el que la población beneficiada fuera muy pequeña, podría haberse buscado un tramo de calle en peor estado y de la cual el impacto social sería aún mayor, por lo que podemos deducir que antes de ejecutar una obra el área de proyecto de la alcaldía no se basa en estudios de factibilidad sino más bien en ejecutarlos en lugares que estratégicos políticamente que no necesariamente responden a las necesidades de la población.

Sin embargo, Díaz (2021:02) nos comentaba que *“esta era una de las mejores calles de la comunidad igual en mal estado, pero al menos era transitable en la medida de lo posible, sin embargo, considero que existen otros kilómetros de calle que si eran de mayor prioridad a la cual desde que trabajo en esta escuela hace 7 han sido cambios imperceptibles para bien”*.

Consideramos impactante el hecho de que se dé testimonio que en casi una década de gobierno municipal no se evidencian mejoras en este camino que tenemos del conocimiento es constantemente transitado debido al auge del comercio platanero y que esta zona es considerada como parte de la ruta turística del pacífico por su cercanía con Tola uno de los destinos turísticos más visitados por lo que es muy común observar autos con turistas abordo por este camino.

Si existe un tramo de camino ubicado en calle El Triunfo que es el punto intermedio entre Chacalapa y el casco urbano de Belén que fue asfaltado a inicios de este año 2021, no obstante se conoce que el proyecto no fue ejecutado por parte de la alcaldía de Belén sino que en lugar trabajaba personal del FOMAV esto según palabras de pobladores, que comentan que hace años tenían afectaciones con las condiciones de esa calle y que la administración municipal no prestaba mucha atención a las necesidades.

Incluso hace tres meses circulaba un video por Canal 10 en donde pobladores de Jaloste denunciaban el desinterés de las autoridades municipales, puesto que aseguran haber manifestado ayuda a la alcaldía de Belén, pero expresan sentirse abandonados por la municipalidad y además están haciendo una recolecta para entre los mismos lugareños reparar las calles por sus propios medios, según Carlos López poblador del lugar manifiesta en la entrevista lo siguiente: *“nosotros le hemos pedido a las autoridades que se nos ayude, pero sin razón alguna solo hemos encontrado negativas por parte de los funcionarios”* (Canal 10, 2021: 00:46 seg)

Este testimonio coincide con las palabras de Díaz (2021: 03) *“Considero que desde la alcaldía existe una poca disponibilidad para con el compromiso de mejorar este camino a juzgar por palabras en las que expresa la poca voluntad de ayudar a la comunidad con el*

asunto de la mejora del camino y que ha orillado a los pobladores a reunirse y organizarse de manera independiente para hacer frente a dicha problemática”

Debido a estos elementos presentados nos atrevemos a decir que durante los últimos 10 años se da muestra de cierto grado de desinterés para con algunas necesidades que expone el pueblo belemita siendo las de infraestructura vial más sentidas y además que no hay evidencias visuales que indiquen buenos resultados de algún proyecto por parte de la alcaldía dirigido en esta área, aunque se encuentran hallazgos de planes de mejora de condiciones vales estos resultados son imperceptibles en el terreno, además que por el índole de palabras que manifiestan los testimonios anteriores se vislumbran lo que podrían ser razones personales para que desde la alcaldía se proceda de una forma tan aislada a hacer frente a las necesidades de los pobladores de Chacalapa, dejando a un lado la postura que debe asumir como una funcionaria pública que debe de estar al servicio de la ciudadanía.

Por otro lado, tenemos conocimiento que la comunidad de Mata de Caña la cual posee uno de los mejores caminos del municipio no recibía mantenimiento por parte de la alcaldía, sino del gobierno central por parte del FOMAV, es decir desde los funcionarios públicos se ha desvinculado de esta localidad a pesar de que desde 2018 el FOMAV ya no la está beneficiando y además sabemos que la alcaldía no cuenta con presupuesto destinado a esta, debido a que en el momento que se le pregunto a los funcionarios no se remitió un dato exacto y no se presentó un plan en el que estuvieran contemplados proyectos para la zona

“Ayer precisamente envié una carta al ingeniero Carlos Silva que es la persona que nos atiende para ver si reanuda el mantenimiento a este camino” (Padilla, 2021:05), por lo que se puede evidenciar que no tiene intenciones de hacerse cargo del mantenimiento y que su diligencia se limita a solicitar la reanudación a otra entidad en lugar de asumir una responsabilidad que le corresponde a esta alcaldía.

Estas actitudes por parte de los funcionarios las justifica en el bajo presupuesto que reciben por medio de las transferencias municipales que está por debajo de los 7 millones córdobas y que tienen proyectos de otra índole a los cuales atender, sin embargo, en palabras de la

propia licenciada antes de 2018 el municipio tenía un presupuesto total de 23 millones de córdobas, si bien aceptamos que a partir del intento de golpe de Estado por la oposición en el país la economía disminuyó por completo llegando incluso a números negativos, sin embargo, no es una justificación para alguien que ha estado en el gobierno durante muchos años antes de que este hecho ocurriera y no haya demostrado desarrollo en las redes viales de la localidad.

Por su parte Díaz comentaba que considera que a la alcaldía le falta implementar estrategias de recaudación de impuestos *“los funcionarios públicos desde su posición considero que se pueden organizar mejor para llevar a cabo acciones que aporten ingresos y que permitan no ser tan dependientes esperando transferencias del gobierno central por lo que se ha llegado a mencionar que la baja recaudación en las zonas de Chacalapa y Mata de Caña afectan de manera negativa las acciones que busquen mejorar sus condiciones”* (Díaz, 2021:01), este es un comentario que consideramos pertinente debido a que nos demuestra una inestabilidad administrativa de la alcaldía por estar dependiendo constantemente de factores superiores como las transferencias para tener ingresos y si estos no son suficientes no puede darle continuidad a proyectos que estaban planificado lo cual provoca un estancamiento en el desarrollo local.

Con esto no queremos decir que pensamos que en absoluto el gobierno de la alcaldía de Belén no haya por lo menos formulados proyectos de infraestructura vial en estas comunidades, sin embargo si creemos que muchos se han quedado solo en esta etapa y nunca fueron ejecutados y los que si se implantaron no fueron de calidad debido a que se observa un deterioro temprano de los mismos, además de no brindársele un mantenimiento adecuado.

En Chacalapa una de las dificultades que se presentaba era el traslado de los pobladores de Jaloste en especial de los niños que asisten a la escuela primaria debido a la existencia de un río para lo cual la alcaldía de Belén construyó un puente peatonal en 2014 que en su momento fue de gran ayuda sin embargo, nos atrevemos a decir que hoy representa un peligro para quienes lo transitan debido a su estado de deterioro que en palabras del

Ingeniero Barahona *“este puente se construyó aproximadamente hace 7 años, sin embargo desde esa época no se le había dado mantenimiento adecuado”* (Barahona, 2021:01)

Por su parte Díaz a este respecto nos comentó que en invierno las asistencias de los niños a la escuela eran bajas, sin embargo, cuando se construyó el puente esta situación cambio, no obstante hoy en día este se encuentra en mal estado y las bajas asistencia regresaron este invierno *“antes había un puente peatonal pero en los huracanes pasados se dañó ya hace un año de eso y aún no lo han reparado y que nuestros niños y la comunidad en general pasen por este puente es un peligro”*. (Díaz, 2021: 02), a partir de este testimonio nos damos cuenta que la construcción de este puente fue una política pertinente, sin embargo, creemos que no se construyó con los materiales adecuados, puesto que, presenta una oxidación temprana.

Es preocupante pensar que un puente construido en tan poco tiempo se encuentre en estado tan deteriorado en tan solo 7 años, pero aún más grave es que se reconozca que desde entonces no se ha brindado mantenimiento a una obra que fácilmente puede transformarse en un peligro sino se trata de la manera adecuada, como resultado lo que en un momento fue una solución rápida a la problemática de algunos ciudadanos hoy puede representar una adversidad por lo que podemos determinar que la construcción de este puente no ha sido una política pública orientada a resultados, por el contrario solo fue una acción desesperada de corto tiempo para satisfacer a los ciudadanos sin que se realizará estudios de pre factibilidad.

Es lamentable que a pesar de que se tiene conocimiento que el puente peatonal es una buena iniciativa para mitigar el traslado de los pobladores debido a la crecida del río, después de su destrucción por los huracanes no se haya reconstruido sabiendo que el invierno estaba próximo y que es necesario para el traslado de trabajadores y estudiantes, obras que si solucionan en gran parte problemáticas esenciales de los habitantes de la localidad no se evidencian que sean prioritarias para la administración de la alcaldía.

Un dato importante que obtuvimos de la entrevista es lo que denominan “mantenimiento mínimo”, ambos funcionarios mencionaron dicho término para referirse al trabajo de

mantenimiento de calles y caminos de Belén que consiste en palabras del propio (Barahona: 2021:01) “quitar los pegaderos, lodo, barro y echarle material selecto y no lo procesamos, lo dejamos así de manera natural, sin que haya un proceso de compactación” desde nuestra experiencia pudimos constatar que el material selecto sin procesar que se deposita en los caminos se convierte más bien en contraproducente puesto que los componentes son tierra y piedras de mediana magnitud y sin ser compactadas produce daños en los vehículos y que el recorrido sea con más cuidado por tanto, de más tiempo, además este solo es una solución a mediano plazo, en el invierno las lluvias se llevan este material y los baches quedan nuevamente al descubierto.

No concordamos en que el mantenimiento que la alcaldía de Belén les brinda a estos caminos sea el adecuado y peor aún que tenga resultados positivos, “en el invierno que es nuestra época más crítica no podemos viajar en moto, en bicicleta y mucho menos en carro obligadamente para acceder a este lugar tiene que ser a pie”. (Díaz: 2021:02), el camino es estrecho por lo que dos automóviles no pueden transitar a la vez, además que el material depositado en los baches en verano es arrastrado por las lluvias del invierno por lo que esta se convierte en la época de más difícil acceso a la zona.

No entendemos la lógica de brindar un mantenimiento de estas características cuando se sabe que solo durará los primeros meses del año y que luego básicamente el dinero queda perdido en esta inversión, por lo que sería más factible construir calles con material de buena calidad y con las cantidades adecuadas que si bien comprendemos consistiría en un gasto de gran magnitud garantizaría al menos 10 años de vida útil en todos los meses del año.

No obstante cuando a la autoridad se le consulto por proyectos a futuro está en un principio nos habló de la crisis económica del país arraigada desde 2018, además de que nos comentó que el pueblo belemita no tiene cultura de pago por lo que no depositan sus impuestos lo cual se vuelve un impedimento para tener fondos propios, pero si contempla proyectos en la red vial “tenemos un bajo presupuesto y no poseemos ingresos propios, a la gente no le gusta pagar impuesto, pero a pesar de todo si tenemos proyecciones para el próximo año 2022 y 2023 iniciar a construir calles, vamos a ver si comenzamos con Chacalapa de nuevo

aunque sean unos 200 metros más que se tiene presupuestado por más de un millón de córdobas.”(Padilla, 2021:06)

Lo que sí es preocupante es observar que las proyecciones no son planes que tengan efectos de gran magnitud, sino más bien contenidos y que nos atreveríamos a decir que el impacto social es mínimo, que no resuelven ninguna problemática porque una comarca no consta de solo 200 metros lineales, Díaz (2021:03) considera que *“últimamente ha estado invirtiendo en tramos cortos de calle...que considero lo utilizan solo para propaganda y decir se construyeron tantas calles pero lo cierto es que ya sumado todo no es tan extenso mejor con todo el dinero que se invierte en esos tramos de calle mejor se reúnen y se construye una calle de larga extensión como la de Chacalapa”*.

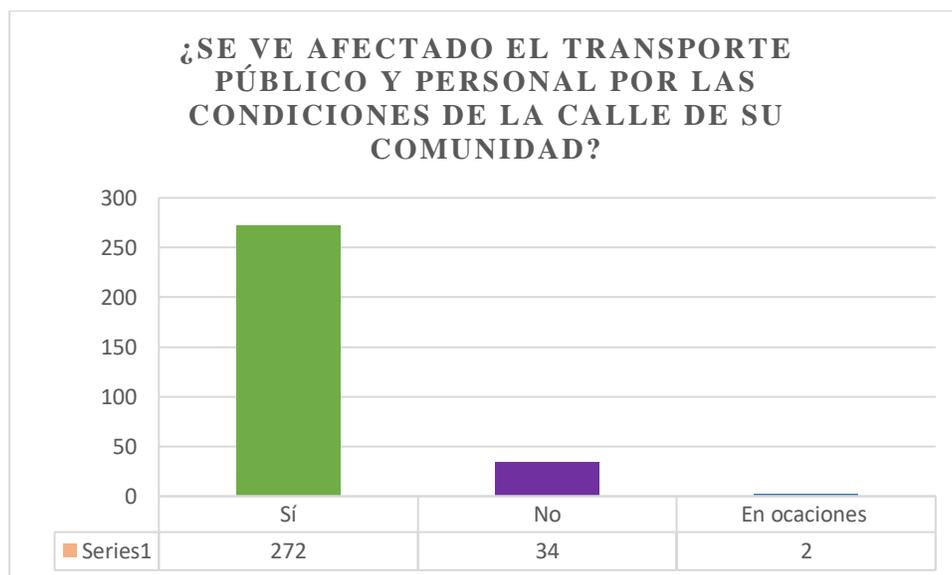
Desde luego que se tiene cierta parte de razón en esta afirmación, personalmente hemos visitado el lugar y hemos podido observar tramos cortos de calle que presentan mejorías con respecto a otras, sin embargo estas no son calles principales por tanto, poco traficadas, así que con todo el gasto que se hace en la construcción de unos cuantos metros y con el dinero que invierten en mantenimiento en verano que luego en invierno es perdido se podría construir el camino que se dirige hacia Chacalapa.

Queremos aclarar el hecho de porque este capítulo se dirigió más a la calle de Chacalapa y en pocas ocasiones se hizo mención de la calle de Mata de Caña, que se reduce a que el segundo camino en contraste con cualquier otro del municipio se encuentra en mejor estado, aunque aún con deficiencia, sin embargo, sabemos que esto se debe al mantenimiento que le dio el FOMAV durante años y no porque la alcaldía haya invertido en él.

Barahona nos comentaba que las razones para que este camino sea sujeto de estos beneficios son debido a que *“la comunidad es altamente ganadera y que más pagos al tributo hace”* (Barahona, 2021: 04), esto significa que esta comunidad al municipio podría brindarle desarrollo si la alcaldía le prestara la atención que necesita, desde el momento que el gobierno central la considero para beneficiarla con el mantenimiento significa que el lugar tiene potencial, de igual manera Chacalapa se está convirtiendo en lugar altamente agrícola,

comercial y turística, por lo que mejorar las condiciones de acceso debería de ser prioritario para la alcaldía de Belén, comprendemos que existen otros proyectos que requieren fondos para su mantenimiento, sin embargo, calles en condiciones transitables aportarían desarrollo y satisfacción de la población puesto que podrán acceder a los servicios básicos de manera más cómoda y accesible.

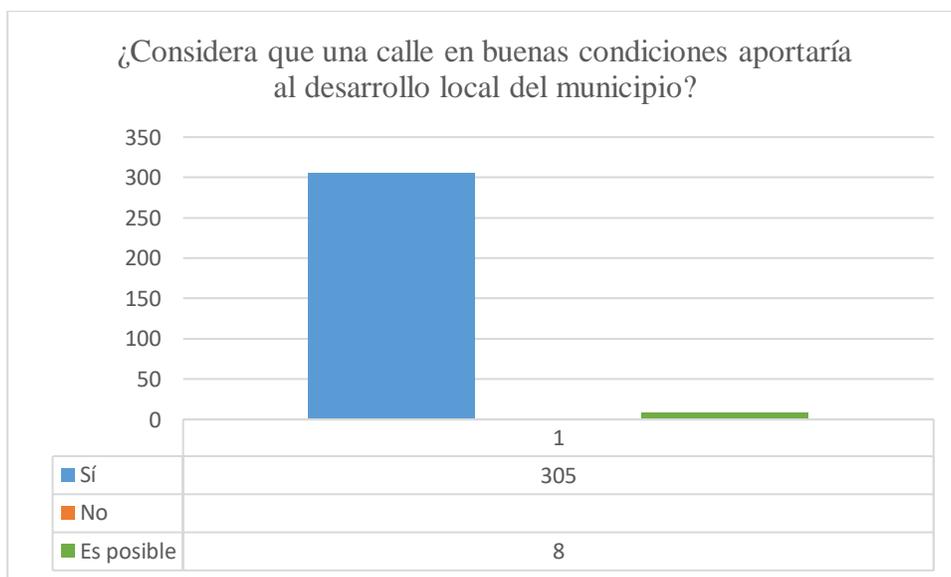
Como sustento a todos los comentarios, afirmaciones y opiniones expuestas en los análisis de los resultados anteriores, decidimos realizar un cuestionario a habitantes de las comunidades de Chacalapa y Mata de Caña, la muestra representada es de 313 personas de las cuales se obtuvieron los siguientes resultados:



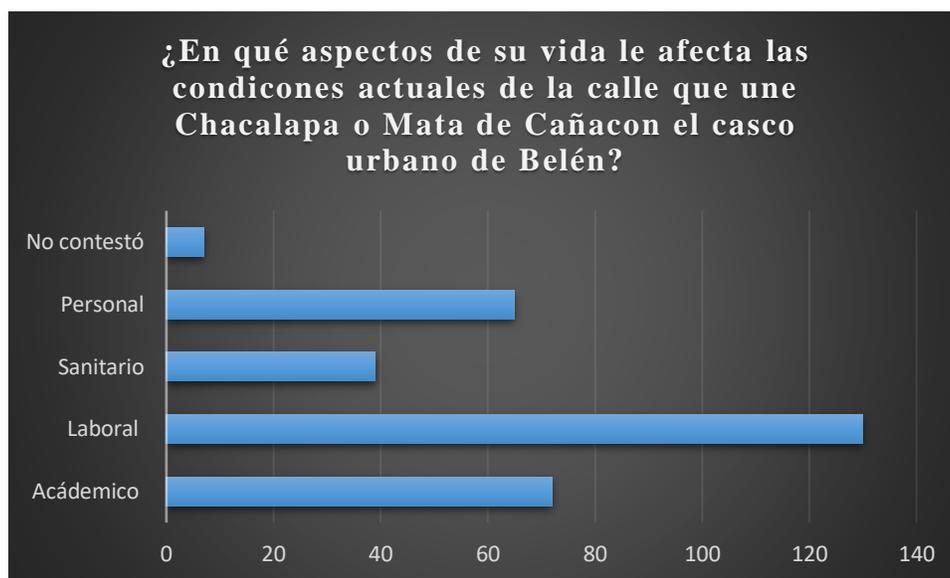
Esta es una pregunta introductoria mediante la cual se nos evidencia que existe una problemática en las condiciones viales de estas comunidades, que atraviesa por serios problemas al tránsito tanto del transporte público como privado lo que indica dificultades para penetrarse en estas localidades, lo cual impide el movimiento diario del lugar, con 272 personas que se consideran afectadas por las condiciones de las calles, estos representan más aproximadamente al 86, 90 % de los encuestados, en contradicción con un 13, 1% que les afecta.



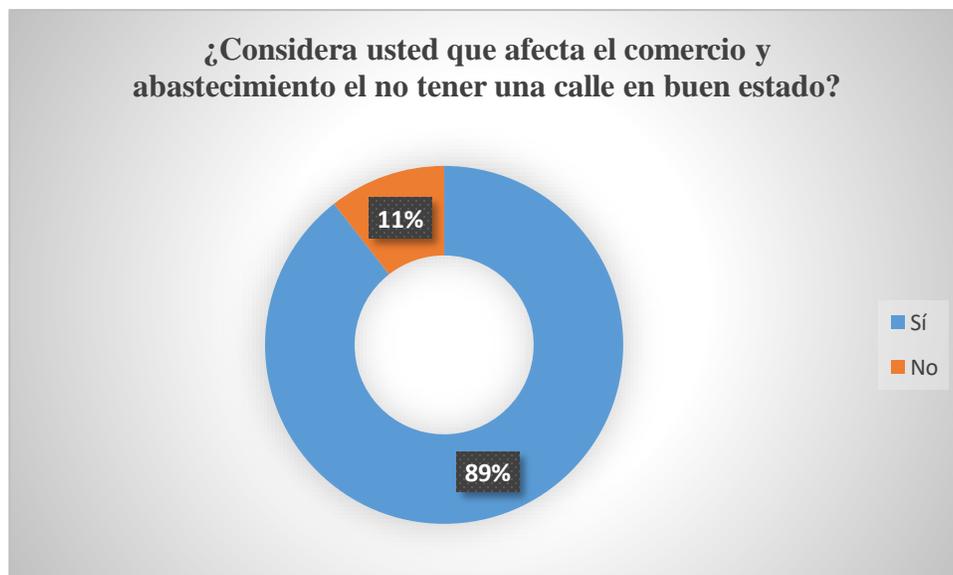
En definitiva, una calle en buenas condiciones es de prioridad para estas comunidades, sin embargo, las deficiencias viales es una situación que suscitan desde hace muchos años atrás y aún no se vislumbran mejoras a través del tiempo, en el grafico se evidencia que un 95.52% de la población tiene esta consideración, mientras que un 2.23% no cree que la construcción de esta calle sea de primera necesidad, teniendo un 2.23% que duda acerca del beneficio que esta podría traer.



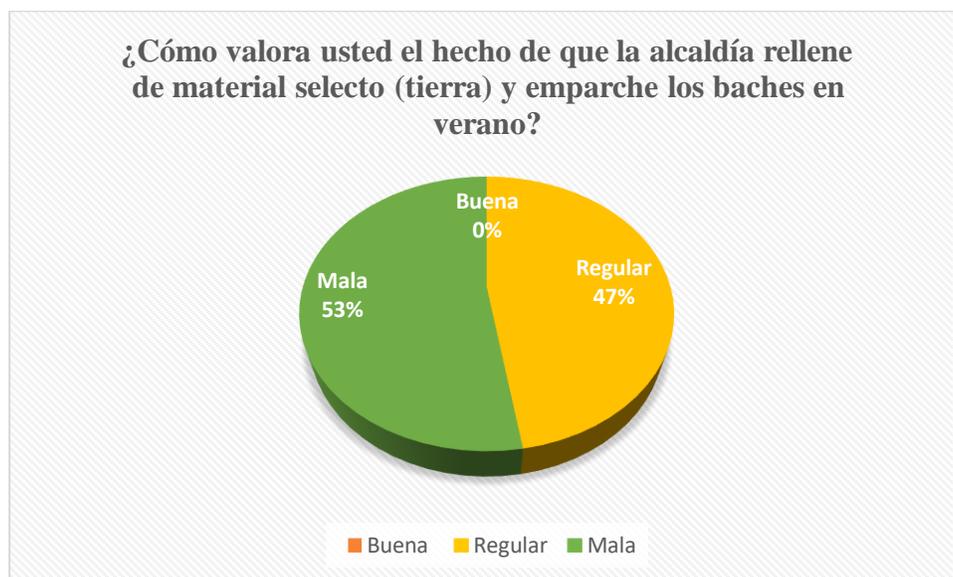
Este es otro indicador importante debido a que los ciudadanos ponen del conocimiento mediante esta encuesta de sus consideraciones de que infraestructuras viales en condiciones óptimas equivaldrían a desarrollo económico local, siendo un índice alto del 97, 44% de pobladores que opinan esto.



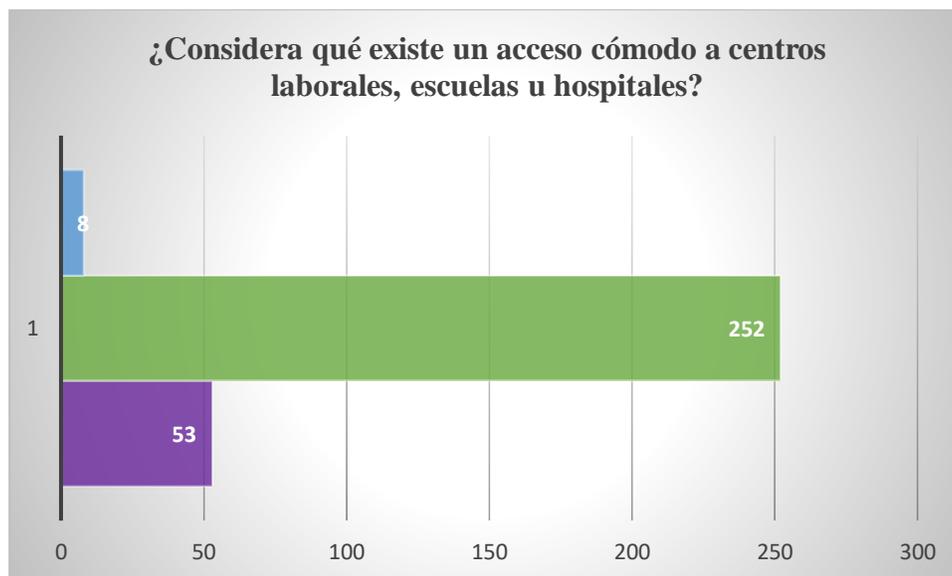
En este apartado se vislumbran los diferentes aspectos de la vida diaria en los que son afectados los pobladores de Chacalapa y Mata de Caña, en donde las principales afectaciones radican en los ámbitos laborales con un 41, 53% de los encuestados y académicos 23%, elementos esenciales para el desarrollo local y personal de los belemitas, de igual manera se encontraron otros índices en menor cantidad, pero igualmente importante como lo es el sector salud con un 12,46% de encuestados que se les dificulta acceder a los centros de salud.



Siendo estas comunidades ganaderas y agricultoras que se están abriendo paso en el mundo comercial las condiciones deficientes de las calles les afecta en su libre circulación, en el ámbito del comercio factores como el tiempo representan un papel importante y desde luego las malas condiciones viales les dificulta transportarse en menor tiempo hacia sus destinos, arrojando la encuesta a un 89% de los individuos considerando que el mal estado de las calles les afecta en sus labores comerciales.

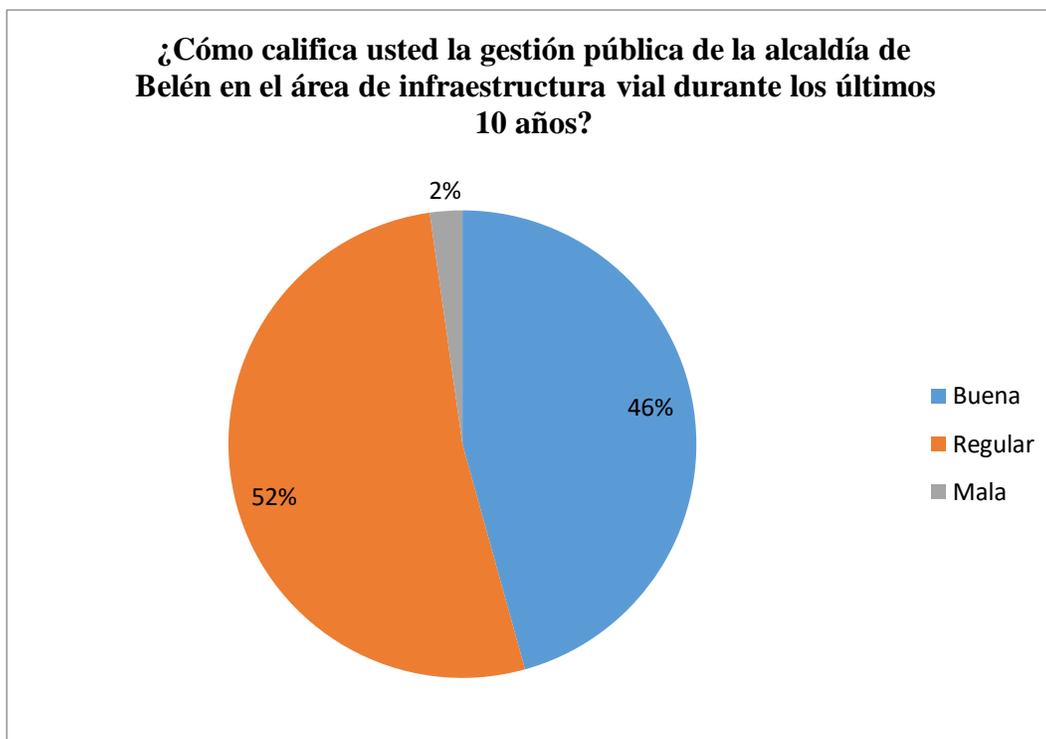


Esta es una situación de la cual se habló a lo largo de las entrevistas anteriores y es que la mayoría con de los encuestados con un 53% concuerdan en que no valoran como buena la realización de lo que forma parte del mantenimiento mínimo de la alcaldía de Belén como respuesta a las deficiencias de la infraestructura vial, por otro lado un 47% lo califican en un término medio considerando como regular esta acción.



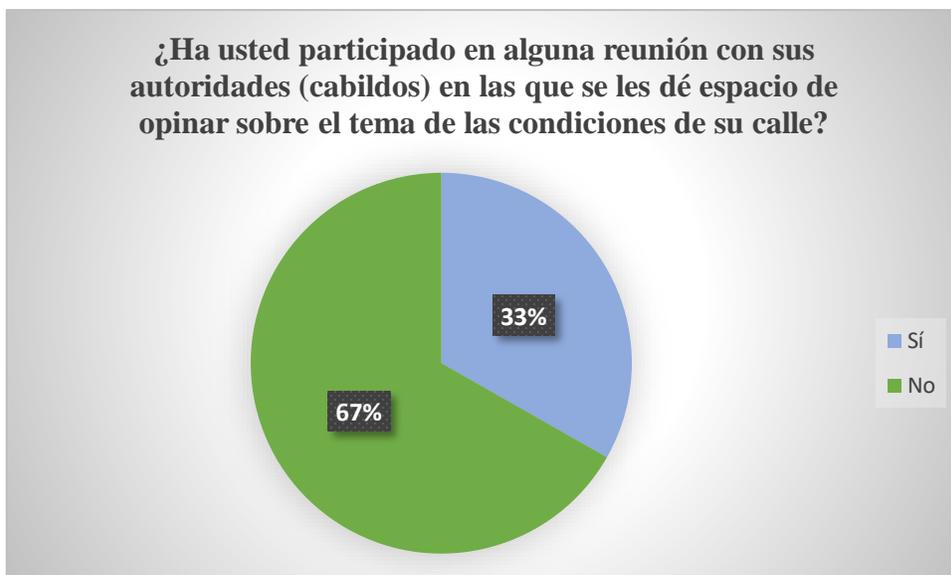
Esta pregunta guarda relación con las preguntas anteriores en el sentido de que las condiciones que presentan las redes viales del municipio no permiten unos accesos cómodos a los diferentes espacios de la vida cotidiana y sobre todo a servicios básicos prioritarios como salud, educación y trabajo coincidiendo en esto el 80, 51% de los encuestados, contrarrestándolo un 16, 93% que considera que el estado de la calle no incide.

Desde luego la falta de estos elementos no los podemos tomar como avance en el desarrollo, recordando que el acceso a estos elementos son indicadores que utilizan las encuestas en hogares de INIDE para medir la pobreza.

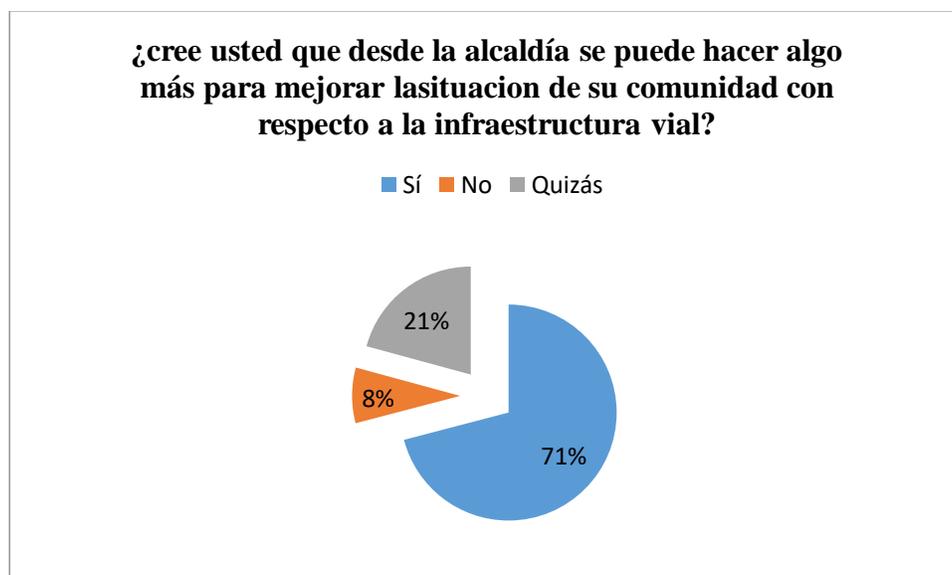


Como se observa en el gráfico están representadas las opiniones de la población belemita acerca de cómo considera que se ha gestionado la parte de la infraestructura vial durante la última década, en los resultados se puede vislumbrar que la administración de la alcaldía no se encuentra con la simpatía de los pobladores debido a que las consideraciones que predominan son mala y regular y tan solo una minoría del 2% equivalente a 7 personas califican como buena la gestión.

Por su parte un 46% de la muestra la juzgan como buena y es que a pesar de las inconsistencias que demuestran los caminos no se puede negar que con el bajo presupuesto que la alcaldía posee ha tratado de alguna manera de realizar ciertos proyectos que si bien, no han erradicado la problemática si han servido para reducir parcialmente.



Mediante el grafico se puede apreciar que la participación ciudadana mediante cabildos supera el 50% por lo que se evidencia que la mayoría de ciudadanos encuestados tienen la oportunidad de exponer sus necesidades ante las autoridades respectivas, sin embargo, no podemos tener certeza de que ocupen estos espacios para participar en la construcción de la agenda gubernamental, además en menor medida, pero a nuestra consideración existe un número considerable de ciudadanos que no asisten a estos espacios públicos.



Después de recopilada información de entrevistas y guías de observación se pudo encontrar inconsistencias en cuanto a los proyectos de infraestructura vial ejecutados en las comunidades de Chacalapa y Mata de Caña y su mantenimiento posterior, debido a que a pesar que existen indicios y conocimiento de proyectos dirigidos a estas áreas, percibimos deterioro temprano de los mismos y hay algunos que fueron iniciados, pero, no concluidos, por esta razón procedimos a entrevistar a un ingeniero civil especialista en redes viales que corresponde al nombre de Wesling Wilder González Candray.

Se inició hablando de estudios de factibilidad y pre factibilidad, dentro de ellos cabe el estudio de la demanda, si es rentable construir la calle y que ingresos puede generar a la parte publica, González (2021: 01) *“te pongo el ejemplo de San Carlos, ¿Por qué se hizo esta carretera? Hay empresas que procesan aceite, producen leche, queso, entonces se tiene que valorar todas esas cosas que afectan el gasto público”*.

En este sentido podemos valorar que Mata de Caña es un lugar ganadero donde se produce abundantes productos lácteos, además acceden a la comunidad pipas de leche industriales que posteriormente las compañías lácteas pasteurizan, de hecho se sabe que el gobierno central le brinda mantenimiento a esta calle por medio del FOMAV, entonces esto significa que esta localidad representa para el municipio y el país una fuente de ingresos públicos al lograr ser del interés de Hacienda y Crédito Público, por lo que podemos decir que la construcción de una calle Mata de Caña debería de representar prioridad para la alcaldía de Belén.

De igual forma le comentamos al ingeniero los problemas que atraviesan estas comunidades durante el invierno por lo que es necesario que se hagan estudios de hidrología, además de tener un control de calidad de los materiales, González 2021:02) *“sino se hacen estudios de hidrología y control de calidad de los materiales por las condiciones de estos caminos en inviernos al construir y omitir estos estudios, puede resultar hundimientos y creación de baches y el gasto seria en vano”*, debido a la cantidad de baches que se presentan en los caminos tanto de Chacalapa como de Mata de Caña podemos concluir que en los pocos proyectos ejecutados no sean realizados estudios que les permita evitar la creación de baches

y por esta razón en poco tiempo las calles se encuentran en mal estado, aunque se rellenen los baches la situación perdurara y los baches se volverán a hacer en el mismo lugar.

Estos estudios de manera general en los municipios se omiten debido al poco presupuesto que se destinan a la ejecución de proyectos, pero al no hacerlos de acuerdo con González(2021:02) resultan en que “ *los hundimientos y formación de baches no le permiten a la calle tener la viabilidad que necesita y eso implica costos económicos*”, debido a la naturaleza de los caminos en cuestión es esencial que se hagan los estudios necesarios, puesto que de lo contrario la situación seguirá igual que hasta el momento que a pesar de los intentos de mejoras no son satisfactorios porque son a corto plazo debido al invierno.

Además nos especificó que el problema de que dos camiones nos puedan pasar a la vez en momento de una intercepción es debido a que probablemente la calle no cumple con los tamaños de los carriles necesarios que según González (2021:03) “*hay un estándar para las carreteras de doble vía o de dos carriles que es 2,5 metros cada carril*”, en efecto podemos asegurar que las calles de estos lugares no cuentan con estas medidas debido a que mediante la observación pudimos apreciar que estas de hecho son de un solo carril, situación que imposibilita el tráfico fluido.

En este apartado en la búsqueda del cumplimiento de los objetivos propuestos también nos dispusimos a realizar un análisis documental acerca de programas o proyectos implementados por la alcaldía de Belén durante los últimos 10 años, sin embargo es necesario mencionar que si la información acerca de proyectos de inversión en la localidad es incompleta es debido a que en reiterados ocasiones las fuentes correspondientes en este caso funcionarios públicos de la presente alcaldía nos la negaron, de esta manera hasta el momento no es de nuestro conocimiento la existencia de un plan de gobierno municipal.

Aceptamos que en un primer momento el personal de la alcaldía mostro interés en colaborarnos con nuestra investigación y que incluso nos agendaron una cita en la cual hablamos con dos funcionarios de la alcaldía de Belén, no obstante, a pesar de que se preguntó directamente por el porcentaje de presupuesto dedicado a infraestructura vial tema que nos compete no se nos especificó el mismo, sin embargo se programaron posteriores

citas para muestra de documentos oficiales de la alcaldía para proyectos viales, pero que en ocasiones fueron postergadas, por lo solo tuvimos acceso a unos cuantos documentos.

Consideramos que una mejor colaboración por parte de los funcionarios habría sido fundamental para este trabajo, debido a que la documentación que se negó podría haber sido parámetros claves para comprender el fenómeno de las calles en mal estado que aqueja a la municipalidad de Belén a pesar de los intentos de las autoridades pertinentes por mitigar esta problemática, es pertinente mencionar que la información de esta índole debe de ser del conocimiento público como se establece en la ley 621, ley de acceso a la información pública.

Pretendemos realizar un análisis de los pocos documentos respecto a infraestructura vial que logramos obtener, entre ellos destaca en lo concerniente a Chacalapa un proyecto denominado “Rehabilitación de 8 km de camino”, para esto se invirtió C\$ 532, 597.00 proveniente de una transferencia, sin duda alguna una extensión de camino en buen estado como la que se designa en este proyecto sería de gran aporte para la ciudadanía, sin embargo nosotros pudimos constatar que no existen tales kilómetros rehabilitados, si bien existe aproximadamente un kilómetro de adoquinado, que en estos años ya se encuentra en mal estado debido a la falta de mantenimiento, tomando en cuenta que ese tramo de adoquinado forme parte de este proyecto.

Según datos de la alcaldía este proyecto fue ejecutado lo que significaría que si el proyecto no se ejecutó en su totalidad no se actualizó la información, por lo que estaríamos ante malversación de información y si el proyecto fue ejecutado ante una malversación de fondos, debido a que según documentos de la alcaldía el monto cubierto para el proyecto provenía de una transferencia para un lugar y extensión de camino específica.

De igual manera encontramos un registro de otro proyecto dirigido a esta localidad, en esta ocasión se trata de “Ampliación de Rampas” con un gasto de C\$ 335, 522.52, visto desde esta perspectiva se podría pensar que con el fin de mejorar el tránsito en este lugar se ha hecho la inversión adecuada y desde luego esta debería de ser uno de los mejores caminos de la localidad, contrario a esto el penetrarse en la comunidad, resulta un trabajo tedioso, puesto que el camino es intransitable y angosto, por lo que despierta la duda de que paso

con el dinero que en dos ocasiones el gobierno central transfirió a la alcaldía de Belén para esta finalidad.

Por otro lado cabe la incógnita de si el INIFOM superviso estas obras, debido a que resulta inaudito que este camino siga siendo motivo de descontento ciudadano si en la documentación pertinente se puede observar que el gobierno central realizó los desembolsos correspondientes para las mejoras de este camino, sin embargo al no haber resultados tangibles podemos deducir que el problema de no ejecución radica en la administración del gobierno municipal.

Con respecto al camino que corresponde a Mata de Caña se puede rescatar registros de un proyecto en la comarca de Pueblo Nuevo “Embotonado de Calles” con un gasto de ejecución de C\$ 1,242, 559. 12 proveniente de una transferencia, es importante mencionar que si bien este tramo de calle no corresponde a la comunidad de Mata de Caña si son beneficiarios del mismo, debido a que se tiene que transitar por esta calle antes de llegar a la comunidad en cuestión por lo que facilita el transito hasta un determinado punto.

De igual manera encontramos registros de proyectos en el año 2014 correspondiente a fondos propios, en los que destaca la “Construcción del Puente Peatonal en el rio Chacalapa con un monto estimado de C\$450,000, está igualmente resulto una obra adecuada para mitigar una problemática de los pobladores de Jaloste-Chacalapa, sin embargo, a esta se le debió de haber un mantenimiento adecuado a través de los años que le permitiera una mayor duración y un mejor impacto social en la ciudadanía.

En esta misma zona de Chacalapa para este mismo año se ejecutó según registro del Programa General de Adquisiciones de Obras Publicas la “Construcción de 100 metros lineales de Adoquinado” con un gasto de C\$ 570, 000, sin embargo cuando se conversó con las autoridades del municipio nos refirió que la construcción correspondían a 200 metros lineales, por lo que ambos datos no coinciden, sin embargo cual sean los datos correctos nos deja una interrogante que radica en que si la longitud presupuestada para mejorar son las adecuadas, será que estos 200 ml o 100 ml mitiguen una problemática que durante años ha afectado a la localidad de Chacalapa para interconectarse con el casco urbano.

Es importante como investigadores reflexionar acerca de la situación que aqueja a los ciudadanos belemitas en cuanto a sus redes viales, en esta ocasión tomamos como objetos de estudio dos comunidades que a lo largo de años han tenido dificultades para conectarse al casco urbano del municipio, esta es una situación que atraviesan en su mayoría las comunidades de Belén, en las encuestas realizadas se puede observar el descontento de los ciudadanos para con la administración municipal, por su parte en documentos oficiales se pueden verificar que la alcaldía ha tomado en cuenta las dificultades viales y trabajado en su mejora, algunos proyectos han dado buenos resultados como los de Mata de Caña otros no tan satisfactorios como los de Chacalapa que son de los más afectados.

En nuestra investigación pudimos constatar en un plan anual de 2011 la propuesta para mejorar el tramo de calle que una Chacalapa con Belén y el monto de esta inversión, sin embargo, más allá de los documentos oficiales no se ve plasmado este proyecto por lo que estos planes se refieren más para archivos o cuentas que para trasladarlos al terreno

Por su parte, las transferencias del gobierno central destinadas a infraestructura vial demuestran la voluntad de este para ayudar a la municipalidad a mitigar esta problemática, no obstante es lamentable para los ciudadanos que los resultados de estos planes de obras viales no sean observables, de ser de otra manera nuestra investigación no tendría lugar, sin embargo, adentrarnos en este fenómeno nos ha hecho valorar si todos los esfuerzos que funcionarios públicos de la alcaldía de Belén han hecho son suficientes para paliar el problema que por una década ha sido del cuestionamiento público, desde luego que a través de estos años la situación ha mejorado un poco, durante algunos años los pobladores de Jaloste pudieron hacer uso del puente peatonal que les facilitaba el movilizarse, de igualmente antes de 2018 los ciudadanos de Mata de Caña contaban con uno de los mejores caminos del municipio, sin embargo, es necesario trabajar en las redes viales de este municipio para lograr un desarrollo económico y social del mismo, hay que aprovechar el potencial y atractivo turístico que posee, pero primero es necesario habilitarlo adecuadamente para la visita de turista.

4. Capítulo

Conclusiones Y Recomendaciones

Conclusiones

En este apartado se presentan las conclusiones relevantes que guardan relación con las cuestiones, propósitos y foco de investigación de este estudio, donde se toma como base los hallazgos obtenidos a partir del trabajo de campo implementado por medio de instrumentos como guía de observación, entrevistas y encuesta realizada a actores claves para el presente tema “Gestión Pública de la Alcaldía de Belén en Respuesta a la Problemática de Infraestructura Vial en las Comunidades de Mata de Caña y Chacalapa en el período 2011-2021”.

Mediante el proceso de investigaciones se logró obtener la información que nos permitió cumplir con el primer objetivo que fue la caracterización de la infraestructura vial, se pudo tener una imagen infraestructural de los caminos, los proyectos y la calidad de las carreteras de transporte de las comunidades de Chacalapa y Mata de Caña, las cuales como pudimos constatar a través de la guía de observación existen malas condiciones de sus caminos de tierra y que a estas se les da mantenimiento a través de material selecto (tierra) como dijo el ingeniero de la alcaldía.

Si bien, la infraestructura vial observada se muestra ineficiente, es funcional al menos en verano, además no podemos ignorar que mediante estudios de campo pudimos obtener la información adecuada para afirmar que la alcaldía ha tratado de realizar acciones que ayuden en la mejora de las calles, si estas han sido eficientes o han tenido los mejores resultados es otra situación, se debe de considerar que cada una de las acciones que realiza el gobierno municipal están determinadas por los recursos que posee.

Pudimos encontrar diferentes escenarios, primeramente en las zonas donde se tiene carretera asfaltada se consigue una mejor circulación, un ambiente más limpio, y una mayor facilidad de movilización sin charcos o baches en su mayoría, sin embargo, el tramo de carretera de Chacalapa a Belén padece de inundación en la red vial consecuencia de una infraestructura débil, la carretera a mata de Caña no se le ha dado mantenimiento en dos años desde los

acontecimientos de 2018, por lo que las consecuencias que las pocas o nulas políticas públicas se hace notar en el deterior del camino lleno de atolladeros y estancamiento de agua en las lluvias y con características pedregoso en el invierno producto de las lluvias.

Con respecto al segundo objetivo guiado hacia la actitud de la población con respecto a las condiciones viales en la que se encuentra el municipio, podemos concluir que se presenta un descontento de estos hacia las acciones de mantenimiento que la alcaldía ha ejecutado, sin embargo, observamos también baja participación ciudadana por parte de ellos, es importante recordar que estas acciones deben de trabajar en dos vías en la que se involucren gobernantes y gobernados.

Arrojando este estudio que los pobladores de Mata de Caña y Chacalapa no se muestran como ciudadanos pasivos esperando que la administración municipal resuelvan los inconvenientes, pero ellos no participan activamente de la vida pública, no son unas pocas personas que se interesan por informarse y educarse en materias que les pueden servir de instrumentos para ellos mismos gestionar la solución a sus necesidades, siendo unos pocos como en el caso de Don Carlos Díaz que busco los medios que le permitieran poner en la agenda municipal la construcción de Calle el Triunfo.

En cuanto al tercer objetivo, los resultados de lo que se hace en la calles de Chacalapa y Mata de Caña se podría calificar en una escala intermedia debido a que si es cierto que las calles no están en buen estado, estas son funcionales, se les brinda mantenimiento que se denominó como mínimo, además en unos cuantos años se podrían realizar proyectos que beneficien especialmente el transporte de trabajadores y estudiantes provenientes tanto de Chacalapa como Mata de Caña hacia la zona urbana a colegio de secundaria, Zona Franca, Ingenio entre otros, donde una gran parte de la fuerza laboral de estas últimas empresas proviene de Belén por cercanía geográficas.

Mediante el análisis de documentos provenientes de la alcaldía de Belén pudimos observar que existen desembolsos destinados a la mejora y construcción de calles en estas localidades, sin embargo, visualmente no pudimos constatar que estas obras de infraestructuras viales en este lugar hayan sido con resultados evidentes buenos, por lo que a día de hoy el acceso a una interconexión de estas comunidades con el casco urbano y demás departamentos del país es una problemática que ha perdurado durante más de una década,

por lo que habría de valorarse en que se está fallando, porque los proyectos ejecutados tienen una corta duración o vida útil, será acaso que los pobladores no le dan un buen uso y no cuidan la propiedad pública que les beneficia a todos.

Es necesario que los pobladores como actores incidentes en la vida pública emprendan acciones que expresen la situación que padecen en cuanto a sus redes viales, debido a que durante la época de invierno es cuando más dificultades atraviesan, además es importante mencionar que debido a la ubicación privilegiada tiene acceso a centros turísticos muy visitados, además de los propios atractivos turísticos que el mismo posee, una buena inversión en mejora de sus caminos podría servir como punto clave para el auge del desarrollo turístico local.

Recomendaciones

De conformidad con los resultados obtenidos de acuerdo a nuestra temática y los métodos utilizados a lo largo de este trabajo monográfico.

Para próximos trabajos investigativos en este campo se recomienda a los investigadores caracterizar más a fondo el sistema de contrataciones municipales a fin de obtener un panorama más amplio acerca del proceso de ejecución de una política pública llevada a cabo por la alcaldía para con ello obtener una visión más amplia del proceso de uso del presupuesto municipal.

Profundizar más en el ámbito teórico que requiere un proceso de política pública desde su área en el contexto de la planeación, para conocer las características particulares que pueden definir el éxito de una política pública como en el caso de nuestra investigación que sería el conocimiento teórico ingenieril que conlleva una calle para que esta pueda ser una inversión eficiente y resistente.

Este tema constituye una problemática real que atraviesan pobladores de Belén, lo que significa que en algún otro municipio del país puede estar ocurriendo una situación similar, es necesario que estudiosos de la ciencia política y políticas públicas dediquen estudios de campo de este tipo que les permitan conocer de cerca problemas del día a día de los ciudadanos lo que nos abrirá mejor el panorama para buscar estrategias que sirvan para capacitar y reemplazar modos de trazar políticas tradicionales de funcionarios públicos municipales.

Otro parámetro importante a tomarse en consideración es la construcción de una política pública creada conjuntamente con los actores involucrados, es decir que se tome en cuenta la realidad social, en este caso de las comunidades de Chacalapa y Mata de Caña, que se vea a las necesidades de los pobladores como ejes centrales, que se elaboren políticas inclusivas sin discriminación de ideología política, raza, sexo, u opiniones diferentes, para esto es importante en primer lugar educación en materia de participación ciudadana a los belemitas, puesto, que uno de los factores de que no se involucren en la toma de decisiones se puede deber a esto.

Es necesaria la programación de asambleas y cabildos como mecanismos de participación ciudadana en donde los pobladores pueden exponer sus necesidades, además es esencial visitas presenciales por parte de la alcaldía a las comunidades para conocer de cerca sus condiciones de vida, no obstante, estas acciones no deben de realizarse para cumplir con requisitos, sino porque en realidad existe interés de buscar alternativas conjuntas para solucionar dificultades planteadas.

Es necesario que una vez concluido un proyecto a este se le debe de dar el mantenimiento posterior, situación que no es recurrente en el municipio de Belén y que incluso funcionarios públicos aceptan esta deficiencia, a causa de esto las acciones realizadas por la alcaldía para mejorar las redes viales de estos caminos en poco tiempo sufren daños, ejemplo de esto el puente de Chacalapa que fue una iniciativa pertinente, pero que por falta de mantenimiento se dañó rápidamente, de igual manera como se mencionó antes también requiere que los ciudadanos mismos cuiden estas infraestructuras.

En el estudio se evidenció que en el caso de Chacalapa no poseen una junta directiva lo que impide que los ciudadanos se organicen y se pongan de acuerdo para ellos mismos poder cooperar con lo que es el mantenimiento de los proyectos ejecutados, es necesario recordar que el presupuesto de la alcaldía es bajo y que Belén representa uno de los municipios más grandes del departamento Rivas por lo que es difícil satisfacer todas las necesidades ciudadanas que puedan surgir en las localidades, de igual manera sería importante implementar la cultura de pago debido a que se conoce que los belemitas en su mayoría no pagan impuestos y son estos fondos necesarios para la planeación de proyectos, estos serán parte de los recursos económicos que cuenta la alcaldía.

Un factor de relevancia consistiría en abrir una página web como sitio oficial que será de utilidad para brindar toda la información y planes referente al municipio y a la labor de la administración de la alcaldía, lo que permitirá a la población tener conocimiento de planes, obras y proyectos ejecutados y a ejecutarse a futuro, así mismo mediante la misma se pueden atender solicitudes y sugerencias lo que permitirá una interacción entre gobierno municipal y ciudadanía.

Bibliografía

Abela, J. (2018). Las técnicas de análisis de contenido: Una revisión actualizada. Fundación Centro de Estudios Andaluces. Pág. 02. Disponible en: <http://mastor.cl/blog/wp-content/uploads/2018/02/Andreu.-analisis-de-contenido.-34-pags-pdf.pdf>

Aguilar, L. (1993). Problemas Públicos y Agenda de Gobierno. Grupo Editorial Miguel Ángel Porrúa. Pág. 15. Disponible en: https://negociacionytomadecisiones.files.wordpress.com/2016/04/10001_problemas-publicos-y-agenda-de-gobierno.pdf

Aguilar, L. (2011). Gobernanza publica para obtener resultados: marco conceptual y operacional. Organización de Naciones Unidas. Disponible en: <https://www.redalyc.org/pdf/115/11553201014.pdf>

Arango, M. (2014). La Demanda Social y la maternidad en mujeres Universitarias en la Ciudad de Medellín. Integración Académica de Psicología, Vol. 2. Pag.47. disponible en:

Arce, M. (2010). El Plan vial y de Desarrollo y conservación de la red Cantonal. Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales de Universidad de Costa Rica. Pág. 04. Disponible en: <https://www.lanamme.ucr.ac.cr/repositorio/bitstream/handle/50625112500/412/EI%20plan%20vial%20y%20el%20desarrollo%20y%20conservaci%C3%B3n%20de%20la%20red%20cantonal%20-%20Mario%20Arce.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Alarcón, O; Gonzales, H, 2018; El desarrollo económico local y las teorías de localización. Revisión teórica; Revista Espacios, Vol. 39 (Nº 51) Año 2018; disponible en: <https://www.revistaespacios.com/a18v39n51/a18v39n51p04.pdf>

Belén en Cifras. (2008). Proyección de Población Municipal 2005-2020, Revisión 2007 Instituto Nicaragüense de Información de Desarrollo (INIDE). Pág. 57. Disponible en: <https://www.inide.gob.ni/docu/censos2005/CifrasMun/Rivas/BELÉN.pdf>

Canal 10. (10 de septiembre de 2021). Pobladores de Jaloste demandan a la alcaldía de Belén reparación de caminos. [Archivo de Video]. YouTube. <https://youtu.be/ytLMXx-UiDQ>

Canales, M, (2006). Metodologías de la Investigación Social. Recuperado en: http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2007-50572013000300009

Canto Rodolfo; 2018; Análisis de Políticas Públicas: Evitar enfoques, Instituto Nacional de Administración Pública, Biblioteca Jurídica Virtual del Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM; Extraído de: <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/12/5730/15.pdf>

Constitución Política de Nicaragua; (2014), disponible en: <https://www.asamblea.gob.ni/assets/constitucion.pdf>

Durango, E (2016); Relación entre infraestructura vial y desarrollo económico en los municipios de Antioquia: aplicación espacial; Extraído de: https://repository.eafit.edu.co/bitstream/handle/10784/11897/EdiliaAndrea_DurangoAgudel_o_2016.pdf?sequence=2&isAllowed=y

EL NUEVO DIARIO, 15 DE JUNIO 2013, Los 60 Puntos críticos de Rivas; disponible en: <https://www.elnuevodiario.com.ni/nacionales/289084-60-puntos-criticos-rivas/>

ENATREL (2019) Chacalapa-Sector El Jaloste”, en Belén, Rivas, con energía eléctrica. Disponible en: <https://www.enatrel.gob.ni/chacalapa-sector-el-jaloste-en-belen-rivas-con-energia-electrica/>

Espinoza, B, Y Herrera, K, (2016). Efecto contable de la implementación de un Sistema Patrimonial en la Alcaldía del Poder Ciudadano del Municipio El Rama, Región Autónoma Atlántico Sur (RAAS) periodo 2014. Universidad Nacional Autónoma de Nicaragua, Managua.

Gómez; Geffner. (2006). Nicaragua: el papel de los municipios como instrumentos para combatir la pobreza. CEPAL. Disponible en: https://www.cepal.org/sites/default/files/publication/files/5670/S0600938_es.pdf

González M; Duque S (2008) Sobre el marco normativo para formular una propuesta de Políticas públicas para la formación por ciclos y la evaluación por competencias en la educación superior colombiana. Opinión Jurídica, Universidad de Medellín. Extraído de: <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/4851906.pdf>

GRUN. (2013). Plan Nacional de Desarrollo Humano 2012 - 2016. Disponible en: <https://observatorioplanificacion.cepal.org/es/planes/plan-nacional-de-desarrollo-humano-2012-2016-seguir-transformando-nicaragua>

GRUN. (2017). Ejes del Programa Nacional de Desarrollo Humano 2018 - 2021. Disponible en: <https://observatorioplanificacion.cepal.org/sites/default/files/plan/files/Nicaragua.EJES%20DEL%20PROGRAMA%20NACIONAL%20DE%20DESARROLLO%20HUMANO.pdf>

Gudynar, E. (2011). Más allá del Desarrollo. Fundación Rosa Luxemburgo. Pág. 40. Disponible en: <https://es.slideshare.net/Apolo8/mas-alladeldesarrollo-30>

Guerrero, O. 2015. LOS GRANDES MAESTROS DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA: JUSTI, STEIN, BONNIN Y GONZÁLEZ. Revista de Gestión Pública Volumen IV, Número 1. Disponible en: <https://revistas.uv.cl/index.php/rgp/article/view/2235/2187>

Guillen, A; Sáenz, K; Baddi, M; Castillo, J. (2009). Origen, espacio y niveles de participación ciudadana. Daena: International Journal of Good Conscience. pp 03. Disponible en: [http://www.spentamexico.org/v4-n1/4\(1\)%20179-193.pdf](http://www.spentamexico.org/v4-n1/4(1)%20179-193.pdf)

INIDE; 2020, PERFIL DEMOGRÁFICO Nicaragua 2020 Distribución Poblacional por Departamento, Disponible en: http://pronicaragua.gob.ni/media/publications/Perfil_Demografico_2020_PWsyOuB.pdf

Jaramillo, M. (2010). La descentralización: Una mirada desde las políticas públicas y las Relaciones intergubernamentales en Baja California. El Colegio de Sonora. Disponible en: <http://www.scielo.org.mx/pdf/regsoc/v22n49/v22n49a7.pdf>

Jiménez William, Ramirez Cesar; 2008; Gobierno y Políticas Publicas-Programa Administración Pública Municipal. Escuela Superior de Administración Pública, Disponible en: <http://www.esap.edu.co/portal/wp-content/uploads/2017/10/1-Gobierno-y-Politica-Publica.pdf>

Krippendorff, K. (1990). Metodología de análisis de contenido: Teoría y Práctica. Piados Comunicación. Pág. 28

Ley No. 40. Ley de Municipios. La Gaceta, Diario Oficial, Managua, Nicaragua. Disponible en:

[http://legislacion.asamblea.gob.ni/Normaweb.nsf/\(\\$All\)/A9659A4CEC31974B062570A10057805E?OpenDocument](http://legislacion.asamblea.gob.ni/Normaweb.nsf/($All)/A9659A4CEC31974B062570A10057805E?OpenDocument)

Ley 466, ley de transferencias presupuestarias a los municipios de Nicaragua, extraído de:

<http://www.amunic.org/wp-content/uploads/2015/08/Ley-466-Ley-de-Transferencias-Presupuestarias-a-los-Municipios-de-Nicaragua.pdf>

Ley 376, ley de Régimen Presupuestario Municipal, extraído de: <http://www.amunic.org/wp-content/uploads/2015/08/Ley-466-Ley-de-Transferencias-Presupuestarias-a-los-Municipios-de-Nicaragua.pdf>

López, N. (2004). El procedimiento previo a la destitución de empleados públicos. Universidad Nacional de Chimborazo. Disponible en:

http://biblioteca.unach.edu.ec/opac_css/index.php?lvl=notice_display&id=3077

Marín, L. (2007). La noción de paradigma. Signo y pensamiento. Pontificia universitaria Javeriana. Bogotá. (50): 34-45. Recuperado el día 05 de enero de 2019 de:

<https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=86005004>

Marshall; Rossman. (1989). Diseño de Investigación Cualitativa. Recuperado en:

<http://www.scielo.org.co/pdf/rcp/v41n2/v41n2a06.pdf>

Martínez, P. (2003). El Municipio, la Ciudad y el Urbanismo. Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM. Pág. 201. Disponible en:

<https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/6/2735/10.pdf>

Mejía, V et al. (2015). Análisis de política pública poblacional. La juventud en Medellín: crisis, cambios e innovación. Fondo Editorial Universidad EAFIT. Pag. 274. Disponible en:

https://repository.eafit.edu.co/bitstream/handle/10784/9102/APP-JeM_diagnostico_instrumentos_gobierno_politica_publica.pdf?sequence=1&isAllo

Molina Sandra; 2016; ¿Qué busca el Estado con una política pública? Dinámica de las políticas públicas y los valores entre las instituciones estatales; Universidad Santo Tomás, Facultad de Derecho, extraído de:

<https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/6685075.pdf>

Montecinos, E. (2007). Límites del enfoque de las políticas públicas para definir un problema público Cuadernos de Administración. Pontificia Universidad Javeriana Bogotá, Colombia. Vol.20. pág. Disponible en: <https://www.redalyc.org/pdf/205/20503314.pdf>

Montero, J. (2012). Gobernabilidad Validez/Invalidez o moda del concepto. Revista Mexicana de Ciencia políticas y sociales. Vol. 57. Disponible en: http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0185-19182012000300001

Pereyra, S. (2010). Identificación del problema y Formación de la Agenda. Pág. 03. Disponible en: https://negociacionytomadedecisiones.files.wordpress.com/2015/06/0001_capitulo-1_problemas-y-agendas_2010.pdf

Pérez, A. (2016). Problemas, actores y decisiones en las políticas públicas. Marco de análisis para el estudio de los programas de crédito educativo en Colombia. Universidad Nacional de Colombia. Pag. 253. Disponible en: <http://www.scielo.org.co/pdf/unih/n83/0120-4807-unih-83-00247.pdf>

Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) de Apoyo a la Infraestructura, disponible en: <https://eird.org/pr14/cd/documentos/espanol/Publicacionesrelevantes/Recuperacion/6-Infraestructura.pdf>

Ríos de la Cuenca Rio San Juan. Dirección General de Recursos Hídricos del Instituto Nicaragüense de Estudios Territoriales. Disponible en: <https://www.ineter.gob.ni/recuhprop.html>

Sampieri, Roberto, (2014), Recolección y análisis de los datos cualitativos, disponible en: https://castillodcuire.files.wordpress.com/2017/05/cap_14_analisis_datos_cualitativos_sampieri.pdf

Sañudo, M. (2015). Desarrollo: Practicas y Discursos emergentes en América Latina. Ciencias Sociales en América Latina y el Caribe CLACSO. Pag.15. disponible en: http://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/gt/20160309021832/Desarrollo_practicas.pdf

Sarthou, N. (2014). Los instrumentos de políticas como enfoque de análisis de los sistemas de pago al mérito. *Revista Gestión Universitaria*. Vol. 22. Pág. 151. Disponible en: <http://www.scielo.org.mx/pdf/peredu/v37n149/v37n149a9.pdf>

SENPLADES, 2010, Los nuevos retos de América Latina socialismo y Sumak Kawsay, Quito, disponible en: <https://dspace.ups.edu.ec/bitstream/123456789/7254/1/UPS-OT05925.pdf>

Ricoy, L. (2006). Contribución sobre los paradigmas de investigación. *Revista do Centro de Educação*. Vol. 31. Pag.17. disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=117117257002>

Rodríguez, S. (2020). Diseño y Formulación de las Políticas Públicas y el proceso de Implementación, seguimiento y evaluación en los gobiernos locales de la región de La Libertad, 2018-2019. Repositorio Académico USMP.pag.16. Disponible en: https://repositorio.usmp.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12727/6602/rodr%C3%ADguez_as_m.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Vargas, C. (2007). Análisis de las Políticas Públicas Perspectivas. Universidad Católica Boliviana San Pablo Cochabamba. Pág.127. Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=425942453011>

Velázquez Gutiérrez, José Manuel. (2016). Retroalimentando la etapa de terminación: Análisis de casos de políticas públicas. *Estudios políticos (México)*, (38), 163-189. Recuperado en 06 de agosto de 2021, de http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0185-16162016000200163&lng=es&tlng=es

Vendrell, M; Calderón, H 2002. Manual de Derecho Administrativo. Universidad Autónoma de Barcelona, Barcelona, España, 2002. Disponible en: http://recursosbiblio.url.edu.gt/publicjlg/biblio_sin_paredes/fac_juri/dere_adminII/07.pdf

Zeller, Norberto, 2007; Políticas públicas : marco conceptual metodológico para el estudio de las políticas públicas; Buenos Aires, INAP, Disponible en: <https://www.redalyc.org/pdf/676/67601715.pdf>

ANEXOS

Entrevista 1, realizada a Lic. Ana Padilla alcaldesa de alcaldía de Belén.

Buenos días, somos estudiantes de la carrera de Ciencia Política y Relaciones Internacionales de la Universidad Nacional Autónoma de Nicaragua, Managua, UNAN-Managua y esta entrevista será de mucha ayuda para la recopilación de información en nuestra investigación monografía.

1. Coméntenos acerca de los avances que ha tenido la alcaldía de Belén en materia de Infraestructura vial en las comunidades de Mata de Caña y Chacalapa.
2. ¿Cuál ha sido ese impedimento para no brindar un mantenimiento completo a las calles y caminos en esta comunidad?
3. ¿Qué representa la comunidad de Mata de Caña para el desarrollo económico del municipio? ¿Porque esta goza de beneficios del gobierno central?
4. ¿Cuál es el presupuesto General de la Republica para esta alcaldía?
5. ¿Cuánto de este presupuesto es destinado a Infraestructura Vial?
6. ¿Qué proyectos tiene a futuro la alcaldía de Belén para mejorar la infraestructura vial de estas comunidades?
7. ¿Por qué considera importante invertir en caminos estas comunidades?
8. ¿Cómo es la construcción de una política pública antes de ser implementada como proyecto?

Entrevista 2, realizada a Lic. Karen Díaz, sub-directora de la Escuela María Lucrecia Rocha de Chacalapa.

Buenos días, somos estudiantes de la carrera de Ciencia Política y Relaciones Internacionales de la Universidad Nacional Autónoma de Nicaragua, Managua, UNAN-Managua y esta entrevista será de mucha ayuda para la recopilación de información en nuestra investigación monografía.

1. ¿Cuál es su opinión acerca de la gestión pública de la alcaldía de Belén en el área de infraestructura vial?
2. ¿Cree usted que una calle en buenas condiciones para el camino de Chacalapa es de primera necesidad?
3. ¿A usted como docente de la escuela de Chacalapa que diariamente transita por este lugar como le afecta las condiciones de este camino?
4. ¿Considera usted que las condiciones de los caminos es una situación que impide a los niños ir a clases?
5. ¿Según su opinión que incidencia ha tenido la construcción de los 200 metros lineales que la alcaldía de Belén construyo por la calle donde está ubicada esta escuela?
6. ¿Cómo describe que ha sido la transformación del camino de Chacalapa durante los últimos 10 años?
7. ¿Considera usted que la administración de la alcaldía de Belén podría realizar más acciones para mejorar la infraestructura vial?

Entrevista 3, realizada a Ing.

Buenos días, somos estudiantes de la carrera de Ciencia Política y Relaciones Internacionales de la Universidad Nacional Autónoma de Nicaragua, Managua, UNAN-Managua y esta entrevista será de mucha ayuda para la recopilación de información en nuestra investigación monografía.

1. En base a lo que nosotros pudimos observar cuando visitamos las comunidades de Chacalapa y Mata de Caña, e incluso a testimonio de la alcaldesa de Belén sabemos que los caminos de estas comunidades como parte de su mantenimiento se emparchan baches y se les agrega material selecto sin compactar, por lo que nos surge la pregunta ¿se puede echar cualquier material para reparar una calle?
2. en la alcaldía nos explicaban que le agregan material selecto sin procesar a los baches de los caminos, ¿Qué estudios tendrían que hacer a este material selecto para saber si es apto para estas calles?
3. En parte de la calle de Chacalapa se adoquino 200 metros lineales de calle que se hizo en una semana ¿Qué piensa usted de eso? ¿Hay alguna estipulación desde el punto de vista de la ingeniería acerca del tiempo de construcción de un tramo de 200 metros?
4. Desde su perspectiva como ingeniero, ¿Cómo se debe manejar el tema de mantenimiento vial?
5. ¿El tipo de transporte que circula por la calle tiene un efecto sobre la vida útil de las calles?
6. ¿Qué piensa acerca del hecho de que en las calles de Chacalapa y Mata de Caña que cuando dos camiones se interceptan no pueden pasar a la vez?
7. En base a la foto presentada del puente en mal estado de Chacalapa que fu construido hace 7 años, ¿Por qué considera usted que se dañó en poco tiempo?

Entrevista 1, Felix Alvarez, presidente Directiva Comunal de Mata de Caña

Buenos días, somos estudiantes de la carrera de Ciencia Política y Relaciones Internacionales de la Universidad Nacional Autónoma de Nicaragua, Managua, UNAN-Managua y esta entrevista será de mucha ayuda para la recopilación de información en nuestra investigación monografía.

1. ¿Ustedes como comunidad como se organizan?
2. ¿Cuáles son las principales dificultades que atraviesan como comunidad?
3. ¿Con que frecuencia realizan reuniones?
4. ¿En qué consiste sus reuniones?
5. ¿con que frecuencia se reúnen con la alcaldesa del municipio?
6. ¿y ustedes por cuenta propia no se dirigen a la alcaldía para conversar con la alcaldesa?

Guía de observación del estado de los caminos de las comunidades de Chacalapa y Mata de Caña

Universidad Nacional Autónoma de Nicaragua, Managua, UNAN-Managua

Carrera de Ciencia Política y Relaciones Internacionales

Objetivo: Caracterizar las condiciones de infraestructura vial que presentan los caminos de las comunidades de Chacalapa y Mata de Caña.

Nombre del observador:	Comunidad:		Fecha:
Indicadores	Si	No	Observación
1. Presenta el camino pavimento o adoquinado			
2. Es una calle muy transitada			
3. Presenta la calle baches			
4. Es una calle apta para el transporte en vehículos livianos			
5. En esta calle transita transporte pesado			
6. Es una calle utilizada para conectar con otras comunidades			
7. Existe el servicio de transporte público hacia estas comunidades			
8. El camino se encuentra en un estado que propicia accidentes de tránsito			
9. Se observa que se haya realizado algún tipo de proyecto de infraestructura vial en estas comunidades			
10. La calle muestra indicios de que se le haya dado mantenimiento			

PROCEDIMIENTO PARA LA APROBACION Y EJECUCION DE EPROYECTOS

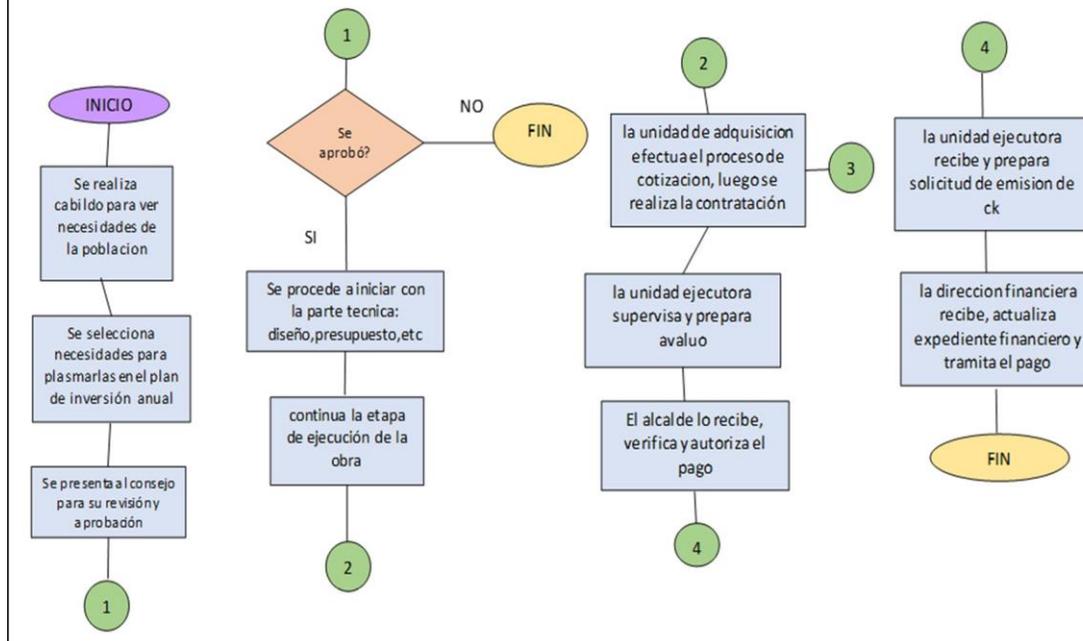


Ilustración 1. Elaboración propia a partir de la información



Ilustración 2 Grafico de gráficos presupuestario elaboración propia



Alcaldía municipal de Belén

Municipio de Belén "Rivas"



PRESUPUESTOS DE PROYECTOS PROPUESTO 2,011

TABLA DE PRESUPUESTO DE PROYECTOS PROPUESTOS				
No.	CONCEPTO	CANTIDAD	PRECIO UNITARIO C\$	MONTO C\$
1	Pozo	34 (2 por comunidad)	15,340	521,560
2	PH	34(2 por comunidad)	61.731	2,098.85
3	Bacteriología	34 (2 por comunidad)	312.588	10,627.99
4	Letrinas	600	2,000	1,200,000
5	Vados	1	50,000	50,000
6	Camino San José de la Montaña	3 Km.	2,000,000	6,000,000
7	Alcantarilla	2	50,000	100,000
8	Reparación de Caminos	50 Km.	3,922	196,100
9	Mercado Municipal	1600m ²	-	13,680
10	Mercado de Artesanías	135 m ²	-	115,425
11	Adoquinado Calle Belén-Chacalapa-Tola	5 Km.	514,908.90	2,574,544.50
12	Cabaña de Recepción	40 m ²	855	34,200
13	Cabaña de Alojamiento	148 m ²	1,197	177,156
TOTAL C\$				10,995,392.346

Ilustración fuente Alcaldía



Alcaldía municipal de Belén

PROYECTOS PRODUCTO DE LA CONSULTA DE PRIORIZACION Y VALIDACION DEL PIA 2.010

No.	SECTOR/NOMBRE DEL PROYECTO	SECTOR
1	Mantenimiento de Cementerios en Belén	Urbano
2	Rehabilitación de 8km San José de la M. y Chacalapa	Rural
3	Adoquinado de calle Belén - Pueblo Nuevo 1 Etapa	Urbano
4	Embotonado calle el Triunfo 2da Etapa	Urbano
5	Mantenimiento de camino Ruta 1 (Contrapartida)	Rural
6	Mantenimiento de camino Ruta 3 (Contrapartida)	Rural
7	Estudio y formulación de adoquinado Pueblo Nuevo Belén	Urbano
8	Reparación, Bacheo de 5km Camino San Matías Callejón de López	Urbano Rural
9	Rehabilitación de ruta 1 Mata de Caña Pueblo Nuevo	Rural
10	Rehabilitación de ruta 3 Amparo -San Marcos	Rural
11	Mantenimiento de centros Escolares y Puestos de Salud	Urbano Rural
12	Construcción de cunetas en Berlín	Urbano
13	Contrapartida Medio Ambiente (2fosas vertedero)	Urbano Rural
14	Compra de lote para asentamiento Gil Gonzáles	Rural

Ilustración 3 fuente Alcaldía



Alcaldía municipal de Belén

PROYECTOS EJECUTADOS EN EL PRIMER SEMESTRE DEL AÑO 2015 (CORTADO AL MES DE JULIO)

N°	PROYECTO	METAS	MONTO C\$	FUENTE	AREA	BENEFICI ARIOS	ETAP
1	Finalización de Embolnado Calle Casa Cultural (Arrastre)	2,720 M2	502,186.00	MHCP	Urbana	5,000	Finalizad
2	Construcción de Cancha multiuso de Pueblo Nuevo. (Arrastre)	1 cancha	334,321.00 5,174.00	FISE FONDOS PROPIOS	Urbana	1,862	Finalizad
3	Ampliación y reemplazo de agua potable Pueblo Nuevo, Belén, Chacalapa	9,000 ML	5,202,527.04	FISE	Urbana	5,562	Ultima Etapa
4	Construcción de Alcantarilla San Antonio.	1 PASE	50,000.00	MHCP	Rural	1,213	Finalizad
5	Implementación del SISCAT	-	88,000	Fondos Propios	Urbana /Rural	-	Ejecután e
6	Reparación de camino San Marcos, San Pedro, Las Cabras.	23 KM	400,000.00	MHCP	Rural	1,871	Finalizad
7	Construcción de vado el Javillo. San Marcos	1 vado	50,000.00	MHCP	Rural	1,871	Finalizad
8	Mantenimiento de camino Vertedero Municipal. (Bacheo)	2 KM	22,741.00	MHCP	Rural	250	Finalizad
9	Reparación de camino San José de la Montaña.	3 KM	100,000.00	MHCP	Rural	250	Finalizad
10	Embolnado Calle Berlín en Pueblo Nuevo. Berlín	1,740 M2	570,000.00 2,000.00	MHCP Fondos Propios	Urbana	1,862	Ejecután e
11	Reparación del Camino Ochomogo Escalante (Bacheo)		100,000.00	Fondos Propios	Rural	1,885	Finalizad
12	Bacheo calle el Bambú (Bacheo)		7,500.00	Fondos Propios	Urbana	5,00	Finalizad
13	Mantenimiento de Centros Escolares y Puestos	19 C/E	206,887.89	FISE	Urbana /Rural	-	Ejecután e

Ilustración 4 fuente Alcaldía



Alcaldía municipal de Belén

PROYECTOS A EJECUTARSE 2,011 ALCALDIA DE BELEN

SUB-SECTOR		MICRO REGIÓN	COMARCA O BARRIO	AÑO DE EJECUCIÓN	POSIBLE FUENTE	EJECUCIÓN TOTAL
Primaria	Reemplazo escuela primaria	RUTA 3	San Marcos	2,011	Gestión	882,219.16
Nivel Primario	Reemplazo P/S Cantimplora	RUTA 3	Cantimplora	2,011	Transferencia	748,369.96
Agua y Saneamiento	Construcción de mini Acueducto	RUTA 3	Cantimplora	2,011	FISE	244,176.05
Obra de Uso Publico	Construcción de cancha multiuso	RUTA 5	Chacalapa	2,011	Despacho 1ra	469,089.78
Obra de Uso Publico	Mantenimiento de cementerio	RUTA 5	Municipio	2,011	Transferencia	107,046.17
Transporte Vial	Rehabilitación de 8 Km. de camino	RUTA 5	San José Chacalapa	2,011	Transferencia	532,597.00
Transporte vial	Apertura de 0.5 Km. de camino	RUTA 5	San Matia, San Blas	2,011	Transferencia	77,559.04
Transporte Vial	Ampliación de rampas	RUTA 5	Chacalapa	2,011	Transferencia	355,522.52
Transporte Vial	Embotonado de calles	RUTA 5	El Mirador Pueblo Nuevo	2,011	FISE	526,757.66
Transporte Vial	Embotonado de calles	RUTA 5	Cultura Belén	2,011	Transferencia	526,757.66
Transporte Vial	Embotonado de calles	RUTA 5	Belén Pueblo Nuevo	2,011	Transferencia	1,242,559.12

Ilustración 5 fuente Alcaldía

OBRAS PUBLICAS
PROGRAMA GENERAL DE ADQUISICIONES

DESCRIPCION DEL PROYECTO U OBRA
Construcción de 100 ml de Adoquinado en Chacalapa (2da Etapa)
Construcción de 100 ml de Adoquinado en Calle las Animas (2da Etapa)
Cuneteado de 678 ml de cuneta en tres bocas calles de calle Berlin en Pueblo Nuevo
Construcción de 235 ml de andenes y ampliación de cauce en Avenida Yamil Rios
Reemplazo de puesto de salud comunitario en cantimplora 2da etapa
Instalación de tubería de conducción hacia tanque de almacenamiento en Chacalapa
Construcción de letrinas tradicionales en la Ruta N° 3

SECTOR	INSTITUCION	FECHA DE NECESIDAD
Infraestructura Vial	Alcaldía de Belén	3T
Infraestructura Vial	Alcaldía de Belén	3T
Infraestructura Vial	Alcaldía de Belén	2T
Infraestructura Vial	Alcaldía de Belén	2T
Salud	Alcaldía de Belén	1T
Agua y Saneamiento	Alcaldía de Belén	1T
Agua y Saneamiento	Alcaldía de Belén	3T

FUENTE DE FINANCIAMIENTO	MONTO ESTIMADO	TIPO DE GASTO	DEPARTAMENTO	MUNICIPIO
Fondos Propios	570,000	Capital	Rivas	Belén
Fondos Propios	560,000	Capital	Rivas	Belén
Fondos Propios	375,000	Capital	Rivas	Belén
Fondos Propios	450,000	Capital	Rivas	Belén
Fondos Propios	511,488	Capital	Rivas	Belén
Fondos Propios	250,000	Capital	Rivas	Belén
Fondos Propios	360,000	Capital	Rivas	Belén

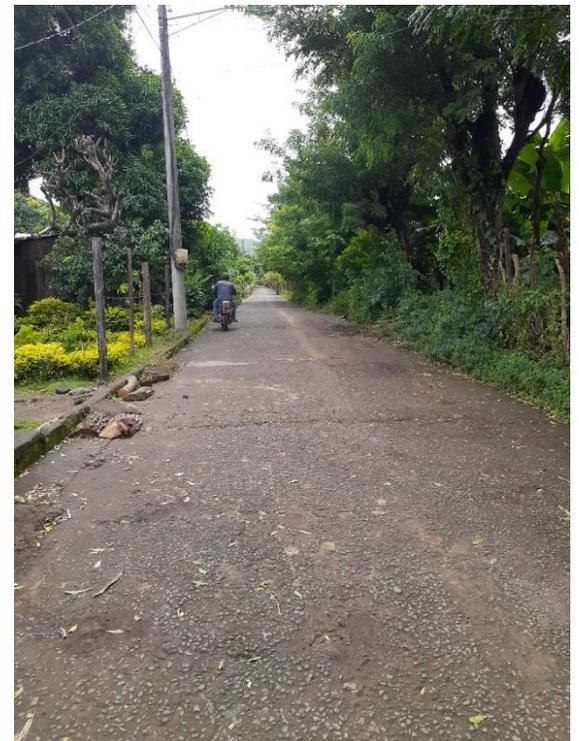


Tramo de Carretera Belén – Chacalapa.
el color marrón del suelo se debe a su composición arcillosa y a la cantidad de material selecto que se le ha proporcionado año con año.



Tramo de Carretera Belén – Chacalapa.
paisaje común en la carretera para las épocas de invierno.
Septiembre 2021

Rampa en mal estado



200 metros lineales construidos por la alcaldía en el año 2013
Con ellos se pretendía iniciar para avanzar en próximos años con otros 200 metros que hasta hoy no se han hecho. (Padilla, 2021)



Parte del transporte que circula por la comunidad - septiembre 2021

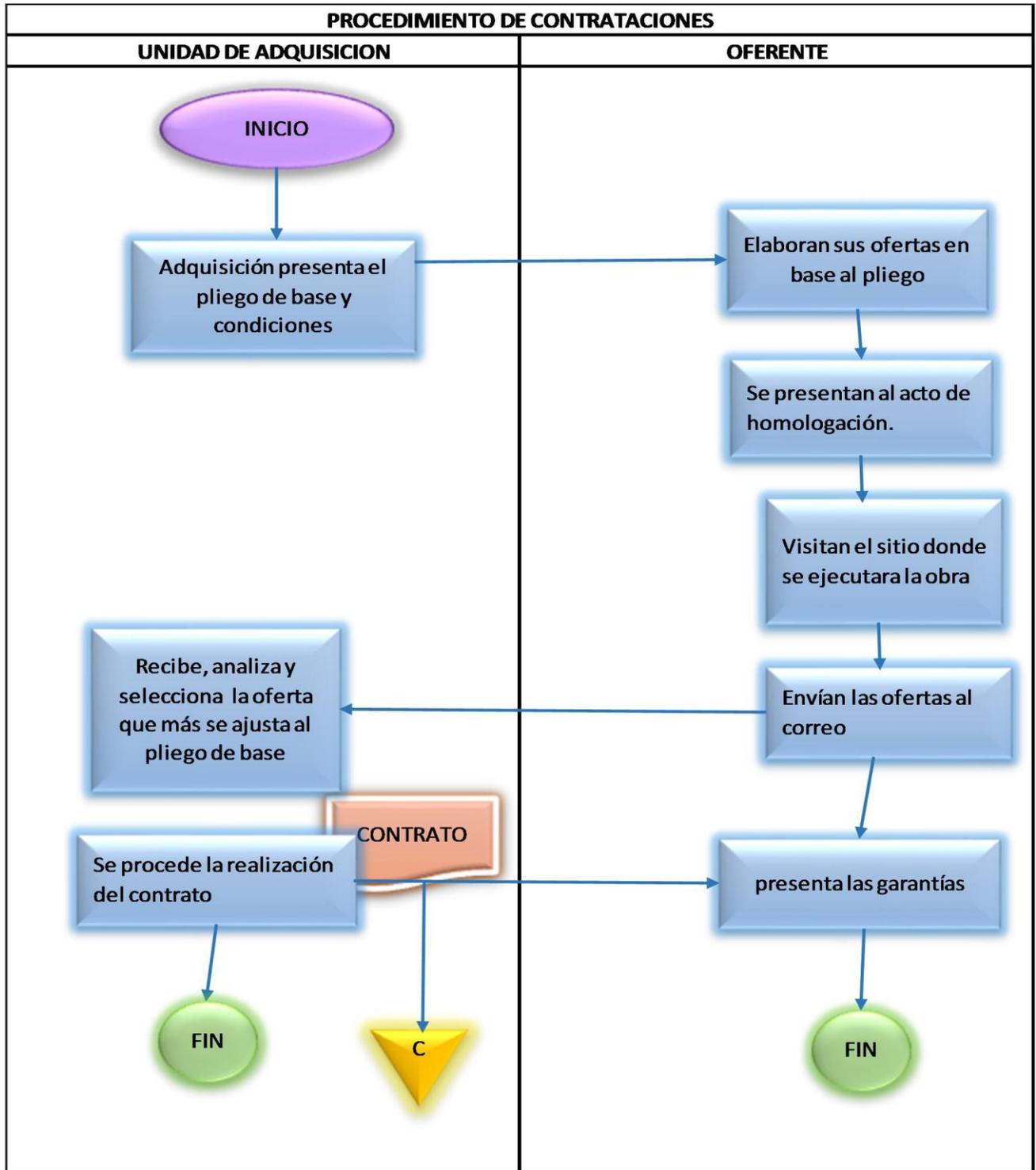
Puente peatonal de la comunidad de Chacalapa para cruzar el río, deteriorado por el paso del tiempo y los inviernos que han obligado a los habitantes a improvisar en su reparación.

Septiembre 2021





Alcaldía Municipal de Belén





TRAMO DE LA CARRETERA
MATA DE CAÑA CHACALAPA.



IMÁGENES DE LA ENTREVISTA REALIZADA A POBLADORES DE
CHACALOPA POR CANAL 10, DE LA QUE SE HIZO MENCION
ANTERIORMENTE