

# ¿Cómo fortalecer la comunidad en la vialidad rural? Necesidades de formación y capacitación a partir de las voces comunitarias. Experiencias con comunidades del cantón de Naranjo<sup>1</sup>, Costa Rica

**How to empower the community on rural roads?  
Training and capacity-building needs  
from community voices.  
Experiences with communities in the  
canton of Naranjo, Costa Rica**

**Como fortalecer a comunidade nas estradas rurais?  
Necessidades de treinamento e de capacitação  
a partir de vozes comunitárias.  
Experiências com comunidades  
no Cantão de Naranjo, Costa Rica**

Yolanda Pérez-Carrillo  
Académica investigadora  
Escuela de Sociología  
Universidad Nacional

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0001-8625-2281>

Recibido: 21/11/2021 • Aceptado: 14/05/2022



<sup>1</sup> Cantón de la provincia de Alajuela, Costa Rica

### Resumen

El artículo tiene como eje central establecer la relación entre la educación permanente y los procesos de formación y capacitación recibidos por las comunidades del cantón de Naranjo, desde una mirada de líderes comunitarios que forman parte de las Asociaciones de Desarrollo Integral y de los Comités de caminos. Dichas comunidades forman parte de un proyecto de investigación –extensión de la Escuela de Sociología de la Universidad Nacional. La metodología fue de tipo cualitativo, mediante técnicas participativas como talleres comunales, además del uso de fuentes orales. Es a partir de sus experiencias y vivencias que dan significados a las necesidades de formación requeridas por las comunidades. Con estos procesos de formación mediante la educación permanente se logra potenciar las capacidades de conocimiento de los integrantes de las organizaciones locales, permitiendo con ello la apertura y fortalecimiento de los espacios de participación comunitaria, no solo en su accionar, sino en la toma de decisiones.

**Palabras claves:** Educación no formal, capacitación, historia oral, organización comunitaria, participación comunitaria, ruralidades en América Latina

### Abstract

This article seeks to establish the relationship between continuing education and the education and training processes received by the communities of the canton of Naranjo, from the point of view of community leaders who are part of the Community Development Associations and the Roads Committee. These communities participate in a research - extension project conducted by the School of Sociology of the National University. The methodology was qualitative, using participative techniques such as community workshops, in conjunction with the use of oral sources. It is from their experiences and stories that they give meanings to the training needs required by the communities. These training processes, through continuing education, empower the knowledge capacities of the members of the local organizations, thus allowing the opening and strengthening of community participative venues, not only in their actions, but also in decision-making.

**Keywords:** on-formal education, training, oral history, community organization, community participation, ruralities in Latin America

### Resumo

Este artigo procura estabelecer a relação entre a aprendizagem ao longo da vida e os processos de educação e treinamento recebidos pelas comunidades do cantão de Naranjo, do ponto de vista dos líderes comunitários que fazem parte das Associações de Desenvolvimento Comunitário e do Comitê de Estradas. Estas comunidades são parte de um projeto de pesquisa - uma extensão da Escola de Sociologia da Universidade Nacional. A



metodologia foi qualitativa, utilizando técnicas participativas, como oficinas comunitárias, bem como fontes orais. É a partir de suas experiências e experiências que eles dão sentido às necessidades de treinamento exigidas pelas comunidades. Com estes processos de treinamento através da educação continuada, é possível fortalecer as capacidades de conhecimento dos membros das organizações locais, permitindo assim a abertura e o fortalecimento de espaços de participação comunitária, não apenas em suas ações, mas também na tomada de decisões.

**Palavras chave:** Educação não-formal, treinamento, história oral, organização comunitária, participação comunitária, ruralidade na América Latina

La problemática vial en Costa Rica, es un tema de discusión en la coyuntura nacional, sin embargo, estas discusiones son orientadas más a la calidad de las obras, es decir desde un abordaje más técnico- Ingeniería civil-, que desde lo sociológico.

Cuando se hace referencia a este aspecto técnico, se invisibiliza que más allá de las limitantes que tenga la población al carecer de carreteras y puentes adecuados, se debe también visualizar la ausencia de participación de diversos actores en la toma de decisiones, en este caso de la red vial cantonal.

A partir del año 2001, se crea la Ley 8114 de Simplificación y Eficiencia Tributaria y el reglamento 34624, con los que se marca un proceso de descentralización vial cantonal, trasladando recursos a los municipios a partir de dos aspectos fundamentales, un 60% a partir de la red vial cantonal y un

40% a partir del Índice Desarrollo Social, el cual es emitido por Ministerio de Planificación Económica (MIDEPLAN).

Como parte de la reglamentación que regula la Ley 8114, se crean nuevas estructuras organizativas a nivel local, tal es el caso de la Unidad Técnica de Gestión Vial (UTG-VM), órgano encargado de asesorar técnica y social a las comunidades y a otros actores locales; además se crea la Junta Vial Cantonal (JVC), como órgano colegiado a nivel cantonal, y la que cuenta con participación de diversos sectores<sup>2</sup>, tal es el

2 En Costa Rica la división político administrativa comprende provincias, cantones y distritos y en cada una de estas divisiones existen autoridades administrativas tales como: Concejo Municipal: Máximo órgano deliberativo de la municipalidad, lo forman los regidores elegidos popularmente, al igual en este Concejo tiene participación el alcalde y los Síndicos; estos últimos con voz, pero sin voto.

Alcalde Municipal: Es un cargo público de la Administración Pública, se encuentra al frente de la administración política de un



caso del alcalde municipal, Ingeniero regional del Ministerio de Obras Públicas y Transportes ( MOPT), ingeniero de la UTGVM, síndico representante de los consejos de distritos, regidor representante del concejo municipal ( con voz pero sin voto), y representantes de las asociaciones de desarrollo integrales. Sin embargo, la anterior estructura de participación cantonal, no necesariamente significa que los representantes comunales, sean conscientes de las decisiones que ahí se toman y aprueban, esto por cuanto muchas veces carecen de procesos de formación y capacitación, que les permita hacer aportes más acertados, es decir sigue estando ausente una mayor información en temáticas viales que les permita potenciar sus capacidades de decisión y control de los recursos públicos.

---

cantón-municipalidad, esto desde la división administrativa (Provincia, Cantón, Distrito, Comunidad). En Costa Rica existen 83 cantones distribuidos en siete provincias.

Síndico: Es el presidente del Consejo de distrito, también se le puede definir como el enlace político entre la comunidad y la municipalidad o Gobierno local. Asociación de Desarrollo Integral: Órgano máximo de Organización comunal existente en Costa Rica, tienen una jurisdicción determinada y puede estar formada por varias comunidades. Comité de caminos: Organización comunitaria elegida en asamblea de la comunidad, encargada de orientar los procesos relaciones a la infraestructura vial cantonal, están adscritos a la Asociación de Desarrollo Integral o bien a otra que disponga de personería jurídica.

En algunas de las actividades que son promovidas desde el reglamento, se promulga que, desde la UTGVM, se deben impulsar procesos de capacitación y formación a las comunidades, sin embargo, el hecho de que esté establecido en el reglamento mencionado líneas atrás, no necesariamente significan que sean ejecutadas en el ámbito local.

Con este componente de educación incluido en el reglamento 34624, se pretende a mediano y largo plazo fortalecer la participación activa de las comunidades en las problemáticas viales, participación que solo puede ser posible si las personas se informan, se capacitan, coordinan, gestionan, pero sobre todo que se empoderen de procesos de formación en el campo vial. Es aquí donde surge la pregunta ¿Cómo lograr que la gente se empodere y participe, si carece de procesos de formación y capacitación? ¿Cuáles son las necesidades de formación y capacitación de las comunidades, desde la perspectiva de actores directos en la problemática vial? ¿Cuál es el vínculo entre participación y la educación permanente?

Además de la Ley mencionada líneas atrás, se crea la N.8801 denominada Ley General de transferencia de competencias del Poder Ejecutivo a las Municipalidades, y en el artículo



14 de dicha ley, se hace referencia al proceso de participación ciudadana en el proceso de gestión vial en las municipalidades, sin embargo como referenciar la participación ciudadana si en la legislación no define tal concepto de manera precisa, ya que la participación ciudadana, va más allá de ser parte de un grupo organizado, en el tanto debe concebirse como una participación más activa en el control social de las obras, pero para ello las comunidades requieren tener una mejor formación técnica y social de las obras que se desarrollan en las comunidades de las cuales forman parte, esto remite nuevamente a los procesos de formación y capacitación a través de procesos de educación permanente, como formas de potenciar sus capacidades de acción. Por su parte, el Reglamento N° 40137 -MOPT a la Ley 8801, señala en el Artículo 4.- Planes Viales: Quinquenales de Conservación y Desarrollo, que entre lo menos que debe contemplar dichos planes, debe ser considerando el punto e) que señala:

e) El programa de formación y capacitación jurídica, técnica, administrativa y financiera en gestión vial, dirigido al Concejo Municipal, la Alcaldía, la Junta Vial, los concejos de distrito, los Consejos Municipales de Distritos, las federaciones de municipalidades,

las organizaciones sociales y comunales y los demás involucrados con la gestión vial cantonal, disponiendo la asignación de los recursos financieros necesarios para ello.

Además de que el Artículo 5.- Funciones municipales para la gestión vial, señala algunas de las funciones que deben ejercer las municipalidades, para este caso se selecciona el punto c) que refiere al tema de fortalecimiento organizativo: c) Promover la modalidad participativa de ejecución de obras, a través del fortalecimiento de las organizaciones locales y su vínculo con otras instancias afines, con el propósito de propiciar trabajos conjuntos de conservación de las vías públicas y el control social de los proyectos que se realicen (p.12); si bien la normativa apunta al fortalecimiento organizativo, queda ausente de manera específica este punto, ya que las organizaciones comunales, logran su fortalecimiento desde mi perspectiva con proceso de educación permanente que responda a las necesidades reales de las comunidades y no por decisiones jerárquicas.

En ambos reglamentos tanto N° 34624 como el N° 40137 se hace alusión a la Conservación Vial Participativa, concepto acuñado por los años 1995 en el marco de la



cooperación internacional, de manera específica por la GTZ (Agencia Alemana de Cooperación Técnica, hoy día GIZ), en asesoría el MOPT (Ministerio de Obras Públicas y Transportes, Gobiernos locales y organizaciones comunales. Dicho concepto se define como

Modalidad participativa de ejecución de obras: Se conoce también como Conservación Vial Participativa se refiere a la coordinación y cooperación que se establece entre la Municipalidad, el Gobierno Central y las organizaciones comunales y la sociedad civil de un cantón, con la finalidad de planificar, ejecutar, controlar y evaluar obras de diversa índole, contempladas dentro de la conservación y construcción vial en el entendido que la ejecución de recursos no implica el traslado horizontal de los mismos de una organización a otra. Su aplicación contribuye a garantizar la sostenibilidad de las vías, ya que además de los recursos del Gobierno y la Municipalidad, permite incorporar los valiosos aportes de las comunidades y la sociedad civil en general, en efectivo o en especie. Esta modalidad, requiere acompañar las obras técnicas con otros elementos como organización, capacitación, promoción y control social, que motiven el interés de los usuarios, la cooperación y la solidaridad. (p.6)

Si se lee la definición, esta apunta a la necesidad de realizar procesos de acompañamientos a los involucrados, en especial énfasis a las comunidades, para ello este acompañamiento debe ser traducido a procesos de formación teórico-práctica, que permita disponer de comunidades con mejores conocimientos, y por consiguiente ejercer ese control social ausente en estas épocas de crisis, en el que el manejo de los fondos públicos asignados para la intervención de la red vial cantonal no se están ejecutando como debería ser, afectando de manera directa el acceso a mejores caminos, que les permita mejor los servicios de transportes, comercio, entre otros.

## Objetivos

A partir de lo anterior, y como parte de un proyecto de investigación- denominado *Fortalecimiento organizativo para el mejoramiento de la infraestructura vial. Caso del Cantón de Naranjo*, el cual se desarrolla en la Escuela de Sociología de la Universidad Nacional de Costa Rica, se plantea en este artículo la necesidad de establecer relación entre la educación permanente y los procesos de formación y capacitación que reciben las comunidades del cantón de Naranjo, esto desde la perspectiva comunitaria, considerando que a partir



de sus voces se puede construir conocimiento, y por consiguiente hacer propuestas tangibles que consoliden su participación activa.

## Metodología

A partir de la historia oral se retoman los testimonios de las 25 personas líderes de las comunidades seleccionadas, tal es el caso de Palmitos, Naranjo, San Miguel; las asociaciones desarrollo comunal de San Miguel, Cinco Esquinas; Comités de Calle Hidalgo, Calle Amparo- Cirrí; Calle Calino-Palmitos y los comités de caminos de Calle Valverde, Calle Porozal, Calle Salas- San Juanillo.

Se consideró oportuno hacer uso de la historia oral ya que esta permite construir conocimiento a partir de sus experiencias vividas, y como estas experiencias dan significados que permiten la identificación de las necesidades de formación requeridas, y que mediante procesos de educación permanente puedan ser desarrolladas, contribuyendo de esta manera a potenciar sus capacidades de acción y decisión a lo interno de las comunidades rurales.

La metodología utilizada, se fundamentó en investigación cualitativa, ya que según esta el conocimiento se construye de manera conjunta y recíproca con las personas que son parte

del proceso, es decir, dejan de ser actores pasivos para ser parte activa en la construcción del conocimiento (Ulate y Vargas, 2014)

La articulación del abordaje cualitativo, implicó por consiguiente el uso de técnicas de investigación acordes al método seleccionado, es por ello que se definió el uso de talleres participativos con un promedio de 25 participantes, mismos que trabajaron a partir de guías de trabajo de discusión organizado por ejes temáticos, a fin de dar respuesta a las preguntas generadoras del objetivo. Se realizaron sesiones de trabajo con grupos focalizados, según la comunidad a la que pertenecía cada líder comunitario, posteriormente, se discutieron los resultados en plenaria, a fin de lograr que las mismas comunidades identificaran de forma colectiva sus diferencias o semejanzas respecto a las temáticas de estudio. Con eso se logró un proceso reflexivo desde las voces de las mismas comunidades, en las que, con cada una de sus expresiones escritas en tarjetas, y luego discutidas entre los participantes, se logra visualizar las principales áreas estratégicas donde requieren una mayor formación y capacitación. Además de que se concientizan de como esa ausencia de conocimiento, les impide potenciar sus procesos de participación comunitaria y por ende





control social en la dinámica vial. Este saber de saberes, es el que permite a largo plazo orientar procesos de formación y capacitaciones acorde a las verdaderas necesidades locales.

### Algunos referentes teóricos

Antes de presentar algunos resultados obtenidos con la metodología antes señalada, cabe hacer la aclaración de algunos conceptos relevantes que permitan su mejor comprensión, tales como descentralización y desconcentración

El primer concepto, según Boiser (2004), es la transferencia de capacidad decisoria, además de transferir recursos inscritos en el marco de políticas públicas. Caso contrario ocurre con la desconcentración, ya que se orienta en su mayoría a transferir competencias de decisión de un nivel a otro, lo que no significa que sea precisamente transferencia de recursos. Por su parte, Pérez (2013) expresa que “descentralizar implica transferir competencias del Estado a los gobiernos locales y, para lo cual estos deben tener condiciones jurídicas y administrativas que les permitan asumir las nuevas funciones en ámbito local”, (p. 35) sin embargo el hecho de que se le trasladen recursos a los gobiernos locales, no significa necesariamente que estén en

capacidad para ejecutarlos, ya que siempre será necesario la existencia de figuras operativas que permitan hacer uso de esos recursos; tal es el caso de la JVC y de la UTGVM.

En relación a lo anterior Rivera, (1998) señala que son las regiones, los municipios y las comunidades quienes deben empoderarse; aunado a esto para la temática en estudio Pérez, (2013) expresa que es a “nivel local donde se pueden construir los espacios para la participación comunitaria y de esa manera hacer posible la descentralización vial cantonal”, (p.36) permitiendo con ello el involucramiento de otros actores locales en la toma de decisiones.

En relación a lo anterior, Morales (2001) manifiesta que la “descentralización implica, también, aumentar la efectividad de los mecanismos de fiscalización y control ciudadano, sobre las actividades y procesos estatales, así como, de la propia sociedad civil”, (p.27) sin embargo esa fiscalización y control, solo es posible si las comunidades potencian sus capacidades de conocimiento mediante procesos de educación permanente en el campo vial.

Cabe señalar que la descentralización, es un concepto que debe vincularse con otros, tal es el caso de





la gobernabilidad, en el tanto al descentralizar se conduce al desarrollo de diversas estrategias para incorporar otros actores locales. Cuando se hace referencia a la gobernabilidad, se debe tener claridad que este implica un nuevo abordaje y de actuación de los gobiernos, en este caso particular este concepto se relaciona con el gobierno local, ya que es aquí donde se deben impulsar nuevas acciones que permitan la participación activa de las comunidades, pero antes se requiere empoderar de conocimientos a las comunidades, representadas en sus organizaciones locales, conocimientos que deben ser concretizados en procesos de formación y educación permanente. Es a partir de lo anterior que Pérez, apunta que, en el ámbito de participación comunitaria en la vialidad rural, es en el que “la gobernabilidad considera nuevos espacios decisorios en los que la comunidad pueda incidir de forma equitativa y solidaria, tanto en conjunto con los demás actores sociales y políticos, como institucionales. Estos acuerdos se concretan en diversos acuerdos consensuados respecto a la inversión en la infraestructura vial cantonal”. (2013, p.38)

Aunado a lo anterior, es necesario tener claridad respecto al concepto de participación comunitaria que se aborda en este artículo, definiéndose

esta como señala Pérez, quien la define en un contexto de vialidad como “el proceso en que la comunidad participa, se organiza, gestiona y coordina, a lo interno de la comunidad, la municipalidad y otras instancias del gobierno central; además de potenciar sus capacidades de formación, educación, organización, coordinación y decisión en la vialidad rural lo que los consolida como ciudadanos activos y vigilantes de los fondos públicos”. (2013, p.44)

Si se analiza la definición conceptual antes mencionada, se hace énfasis en la necesidad de que la comunidad no solo esté organizada, sino que además disponga de conocimientos que les permita potenciar o ser partícipes de los órganos de decisión local, es por ello que con procesos de educación permanente se pueden consolidar como ciudadanos activos.

Estos procesos de educación que deben ser impulsados desde los municipios, deben tener como fin último, consolidar la participación de los actores locales, tal como lo señala Calderón, cuando apunta a que “la Educación permanente debe hacer posible la participación de todos los sujetos en los proyectos y actividades formativas, propios o colectivos”, siendo esto que este tipo de educación permite que líderes



comunitarios se empoderen de sus labores, y por ende sean actores partícipes de las decisiones locales, contribuyendo con ello a la disminución de la desigualdad en los espacios de decisión. (2008, p.36)

Sin embargo, para lograr esta participación, es necesario que la misma municipalidad oriente procesos de educación permanente-según lo establece el Reglamento MOPT 34624, así como, la Ley 9901 de Transferencia de Competencias, ya que, para ser parte de las decisiones, se requiere primero tener claridad en cuales deben espacios deben participar de forma activa y organizada, especialmente en aquellas que les afectan de forma directa. Estos espacios decisorios deben identificarse y construirse de forma mancomunada gobierno local-comunidad (organizaciones locales).

## Principales resultados

Los resultados de este artículo, tienen fundamento en una memoria de sistematización del taller realizado en el Cantón de Naranjo, Costa Rica en el año 2019, actividad que contó con la participación de 25 personas, distribuidas en trece organizaciones comunales, entre las que se destacaron Consejos de distritos, Asociaciones de Desarrollo y Comités de Caminos.

Considerando lo antes mencionado, se debe tener claridad que, para impulsar procesos de formación y capacitación a las comunidades, es necesario conocer desde su saber comunitario, los vacíos temáticos que deben ser abordados por la UTGM, o bien otras instituciones públicas, que puedan ser involucradas desde el municipio.

A partir de los resultados obtenidos en el taller participativo y de los ejes planteados para responder a los objetivos, las comunidades seleccionadas, manifiestan que a partir del primer eje temático concerniente a la **Legislación vial** es necesario tener formación en temas como “Ley general de caminos públicos; deberes y derechos de los vecinos para asumir mantenimiento manual; proceso de notificación a los vecinos; Información clara de las instituciones correspondientes; guías para denuncias y trámites de ayuda, gestión y peticiones; reglamentos que convengan; prohibiciones en cuanto a la propiedad” (Pérez, 2019, p.3)

Aunado a lo anterior y a partir del segundo eje planteado denominado **Gestión de Recursos**, manifiestan la necesidad de que se les forme en conocimiento de estrategias para conseguir recursos; aunado a “Identificar instituciones y la coordinación



respectiva con organizaciones, cooperativas para conseguir recursos; formas de motivación a los vecinos” (Pérez, 2019, p.5) además de conocer también los procedimientos necesarios para lograr una mayor participación de otros actores locales.

El tercer eje de trabajo fue el relacionado a **Elaboración de presupuestos**, en este los participantes del taller consideran que es necesario conocer realmente los costos de intervención, porque es una mejor forma de tener un control más eficaz sobre lo aportes de los participantes, aprender cómo hacer un presupuesto, además de “conocer cuáles son los criterios de los concejales y síndicos para la elaboración de presupuestos” (Pérez, 2019, p.7) ; esta manifestación realizada respecto al presupuesto, nos afirma una vez más el desconocimiento que tienen las comunidades de la existencia de la UTGVM, quien es el departamento encargado de elaborar el presupuesto a partir de una planificación quinquenal y anual, la cual es sometida a discusión de la JVC, en el que se hacen recomendaciones y se aprueba, trasladándose posteriormente al Concejo Municipal para su aprobación o no. A la vez existe desconocimiento de que en la JVC participan diversos sectores, como fue señalado líneas

atrás, inclusive sectores que los representan a ellos como comunidad.

El tercer eje temático discutido fue el de **Aspectos organizativos**, en este quedo claramente señalado la necesidad de estar mejor organizados, inclusive porque es una forma de tener mejor presencia ante las instituciones; manifiestan que “adquieren una mayor credibilidad”; sus voces fueron orientadas a la necesidad de “ tener un comité juramentado y organizado; como involucrar a los vecinos para hacer actividades; tener más capacitaciones para saber cómo organizar; capaz, motivación; funciones de los miembros; ¿Cómo atraer y motivar a la comunidad?; estrategias para compromisos comunales”. (Pérez, 2019, p.7) Este eje fue fundamental porque la base organizativa comunal, debe estar fortalecida para poder tener presencia en otras instancias, incluyendo el gobierno local.

Cabe señalar, que a pesar de que consideran que requieren fortalecerse como comunidad, visualizan la organización para involucrar más personas en la dinámica vial, desde el presupuesto, hasta la ejecución de las obras, más sin embargo no visualizan la necesidad de organizarse para tener presencia en la toma de decisiones a nivel cantonal, de tal manera que



puedan incidir y priorizar los caminos que son de interés comunal, o al menos organizarse para incidir en los representes comunales ( Síndicos y Asociaciones de Desarrollo Integral) inquiriendo con ello una mejor articulación de los procesos, y por ende de las decisiones.

A partir de lo anterior, queda plasmada la necesidad de que el fortalecimiento de la organización, con procesos de formación y capacitación, contribuirá a que las comunidades se empoderen y realmente tenga una participación activa y no pasiva como suele suceder.

El cuarto eje discutido fue el de la **Coordinación institucional**; en este apelan que existe una buena relación con la asociación de desarrollo, la municipalidad y otras instituciones, más sin embargo requieren “Guías paso a paso para coordinar con las instituciones sobre requisitos; capacitaciones para los vecinos por parte del comité e instituciones; agilidad en los trámites; solicitudes para el beneficio del camino (Materiales, Aseo); Formación a la municipalidad para seguimiento de proyectos; coordinación entre instituciones y la municipalidad. (Pérez, 2019, p.8)

Es decir que a partir de lo anterior, las comunidades manifiestan su

conocimiento básico desde el sentido común, y por las labores cotidianas que realizan, es claro apuntar que perciben las necesidad de fortalecer los temas mencionados líneas atrás; existe conciencia de que la Municipalidad- *UTGVM*- es el ente encargado de realizar esa labor, requieren también formación para la ejecución de proyectos, esto significa que es necesario formar a las instancias municipales, para luego que ese conocimiento sea trasferido a las comunidades, es aquí donde entra la Dirección de Gestión Municipal (DGM) del MOPT, como ente encargado de esta labor y fortalecimiento municipal.

El quinto eje discutido fue el de **Mantenimiento manual**, este fue enfocado de parte de los vecinos a la necesidad de Información a vecinos en temas de aseo y mantenimiento de caminos, mayor responsabilidad por parte de la municipalidad con los caminos, las medidas de seguridad para el mantenimiento manual, la frecuencia en practicar el aseo por parte de los vecinos y la municipalidad, apoyo de la legislación a los comités de caminos: Municipalidad, Síndicos, Regidores, Asociación, como organizar a los vecinos y apoyo; Como solicitar ayuda para mano de obra con el comité de caminos. (Pérez, 2019, p.8)



Es necesario señalar el desconocimiento que tienen las comunidades sobre la existencia de la Ley general de caminos públicos 5060, el Código Municipal y otra legislación atinente, la cuales establecen la responsabilidad de los vecinos en realizar actividades de mantenimiento manual, es decir actividades como limpieza de cunetas, rondas, descuasjes-derramar árboles que dan sombra al camino- entre otras; también desconocer que si un vecino no lo hace, le corresponde al municipio ejecutar la obra, y cobrar los costos, más un 50% de multa. Esto significa la necesidad de fortalecer esas áreas específicas, contribuyendo con ello a comunidades más organizadas no solo como estructura organizativa, sino organizadas en procesos de gestión comunitaria que involucre al resto de la comunidad.

El sexto eje analizado fue el de **Trámites de convenios**, el análisis de este permitió que las comunidades expresaran la necesidad de que es pertinente “Identificar las instituciones de entidades que nos puede ayudar; no se sabe a qué instituciones acercarse para generar convenios, mala información sobre requisitos para tramitar convenios; hacer cartas para pedir ayudas” (Pérez, 2019, p.11) esto porque desconocen con cuales instituciones pueden obtener

recursos y los procedimientos requeridos para tales acciones.

En el campo vial, las organizaciones a través de las Asociaciones de Desarrollo Integral que es la máxima figura organizativa comunitaria, pueden establecer convenios con la Municipalidad, Refinadora Costarricense de Petróleo (RECOPE), MOPT, Ministerio de Trabajo y Seguridad Social (MTSS), Cooperativas, entre otras. Las antes mencionadas suministran aportes, desde mano de obra, hasta emulsión para los caminos, otros aportes, siendo estos necesarios para la construcción y mantenimiento de caminos.

El sétimo y octavo ejes desarrollados es el de **Liderazgo y género**, en el primer aspecto consideran que es necesario fortalecerse, aunado a esto, cabe mencionar por la misma experiencia profesional y de trabajo en extensión, que en una comunidad son las mismas personas que asumen el liderazgo, o bien el compromiso de trabajo en las organizaciones, en este caso específico las Asociaciones de Desarrollo y los comités de caminos.

En el liderazgo consideran necesario la adquisición de conocimientos en “Capacitación como dirigirse la gente; buenas relaciones humanas; ¿Cómo formar un buen líder?; ¿Qué



acciones tengo que realizar?; ¿Cómo saber si soy buen líder?; ¿Qué puedo mejorar para ser un buen líder?; ¿Cuáles son las responsabilidades y la ética que tienen que tener los líderes? ¿Cómo afrontar la corrupción?” (Pérez, 2019, p.13)

En consecuencia, con el liderazgo el tema de género asume relevancia, por cuanto el campo vial, tradicionalmente al menos en Costa Rica ha sido asumido por los hombres, y está relacionado solamente a la obra física, dejando ausente o invisibilizando los aportes de las mujeres en la gestión administrativa, pero sobre todo en el liderazgo de grupos organizados que las conducen a tomar decisiones. Es decir, con esto se logra superar que la dinámica vial no es de hombres, y no se reduce a esfuerzo físico, sino que trasciende a sistema de organización, planificación y toma de decisiones.

Es a partir de lo anterior, que, en el taller realizado, los líderes comunitarios manifiesten que la capacitación en temas de liderazgo contribuiría desde un abordaje de género a “fomentar mujeres líderes; buena comunicación sin discriminación” (Pérez, 2019, p.15); por su parte también y de forma más específica las mujeres presentes en el taller consideran que es necesario

“Respeto y que nos tomen en cuenta; necesitamos hombres y mujeres por igual que se involucren; formación en el tema vial; Intercambiar conocimientos entre hombres y mujeres; participación de ambos géneros en el tema de mantenimiento; ¿Cómo debe de ser la conformación de los comités, asociaciones, ya que solo hay mujeres o hombres?; capacitaciones en temas de género”. (Pérez, 2019, p.17)

Estas expresiones nos conducen a afirmar, que las mujeres se han involucrado porque consideran que las labores de la dinámica vial, debe ser asumida por ambos sexos, es decir hombres y mujeres de forma igualitaria. Resulta necesario, definir a lo interno de las comunidades una mayor precisión de las actividades, según potencial de cada persona, ya sea hombre o mujer.

## Conclusiones

Las fuentes orales utilizadas para la elaboración del artículo, permitió obtener la expresión del saber comunitario, y por consiguiente documentar los testimonios y vivencias desde sus propias experiencias y no a partir de relatos secundarios. Cabe señalar que al hacer uso de ésta técnica se incrementan los costos económicos y de tiempo, ya que



las organizaciones de talleres con la comunidad, implica mayores coordinaciones en diferentes niveles a fin de lograr los objetivos de la agenda. A esto se le suma también la limitante de tiempo de los representantes comunales, por cuanto la mayoría laboran en actividades agrícolas, lo que significa sacar un día de trabajo para ser parte del proceso.

Aunado a lo anterior, cabe señalar que los procesos de formación y capacitación identificados por las comunidades, permite que desde el municipio, se orienten planes de capacitación específicos en las temáticas donde las comunidades a través de su saber comunitario, tiene claridad de los vacíos de conocimiento, mismos que les pueden potenciar sus capacidades de decisión en espacios, no solo comunitarios, sino en espacios institucionales, facilitando con ello comunidades más organizadas y con mayor conciencia de su entorno, y de la necesidad de estar actualizadas no solo en temas específicos, sino actualizadas en información cantonal, que les permita tomar decisiones, y por consiguiente emprender acciones a favor del desarrollo comunitario, potenciando así una verdadera participación.

Concluyo este apartado afirmando que, si las comunidades reciben

procesos de formación y capacitación, se logra potenciar sus capacidades de participación y decisión, en cualquier espacio comunitario, además de una mayor transparencia de los fondos públicos que son ejecutados en sus comunidades, esto se puede lograr con un mayor control social de cada obra, y una incorporación activa y permanente en el desarrollo de los proyectos. Lo anterior implica que las UTGVM, asuman una labor permanente con las comunidades incluidas en los procesos de planificación quinquenal y anual, fomentado una coordinación permanente entre municipalidad-comunidad.

## Referencias

- Boisier, Sergio. (2004), "Desarrollo territorial y Descentralización. El Desarrollo en el lugar y en las manos de la gente". *Eure* (Chile) 30, n 090 (2004): 27 -40.
- Pérez Carrillo, Yolanda, *Participación Comunitaria en la vialidad rural en el marco de la ley 8114 de Simplificación y Eficiencia Tributaria. Caso del Cantón de Naranjo*. (Tesis de Maestría en Desarrollo Comunitario Sustentable, Universidad Nacional, 2013)
- Rivera, Roy, *Rasgos y tendencias de la descentralización en América Latina. Política Social y Descentralización en Costa Rica*. (UNICEF, 1998).
- Morales, Miguel, *Poder local, descentralización y las Municipalidades en*





- Costa Rica*. (2001), 27. 1 ed....-San José. Morales. 2001. Impreso por el Programa de Publicaciones e impresiones de la Universidad Nacional en el mes de marzo del 2001, bajo la dirección de Maximiliano García Villalobos.
- Calderón, Katya (2008) *La Vida que enseña: Nociones de educación permanente*. (San José. C.R. EUNED).
- Pérez, Yolanda, Memoria de trabajo “Necesidades de formación y de capacitación de las comunidades incluidas en el proyecto “Fortalecimiento organizativo para el mejoramiento de la infraestructura vial”. (Memoria, Naranjo, 23 de setiembre, 2019.).
- Ulate. Ileana y Vargas Elizarda (2014) *Metodologías para elaborar una tesis*. - San José, C.R: EUNED.
- Ley 8114 del 2001. Ley de Simplificación y Eficiencia Tributaria 8114,04 de Julio del 2001. [http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/normas/nrm\\_texto\\_completo.aspx?param2=2&nValor1=1&nValor2=46631&nValor3=99128&nValor4=NO&strTipM=TC](http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/normas/nrm_texto_completo.aspx?param2=2&nValor1=1&nValor2=46631&nValor3=99128&nValor4=NO&strTipM=TC)
- Ley 8801 del 2010. Ley General de transferencia de competencias del Poder Ejecutivo a las Municipalidades 8801, 28 de abril del 2010. [http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm\\_texto\\_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=67855&nValor3=80560&strTipM=TC](http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=67855&nValor3=80560&strTipM=TC)
- Reglamento 34624 del 2001. Reglamento a la Ley de Simplificación y Eficiencia Tributarias N° 29643-H, 18 de Julio del 2001. [http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm\\_texto\\_completo.aspx?param1=NRTC&param2=1&nValor1=1&nValor2=46651&nValor3=70553&strTipM=TC&lResultado=6&nValor4=4&strSelect=sel](http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&param2=1&nValor1=1&nValor2=46651&nValor3=70553&strTipM=TC&lResultado=6&nValor4=4&strSelect=sel)
- Reglamento N° 40137 del 2015. Reglamento a la Ley General de Transferencia de Competencias del Poder Ejecutivo a las Municipalidades N° 36004-PLAN, del 19 de mayo del 2015. [http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm\\_texto\\_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=67947&nValor3=100655&strTipM=TC](http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=67947&nValor3=100655&strTipM=TC)

