

Unidad Técnica de Gestión Vial

MUNICIPALIDAD DE CAÑAS - BOLETÍN ELECTRÓNICO MENSUAL - JULIO 2010



- MODALIDAD DE EJECUCIÓN DE OBRAS: CONSERVACIÓN VIAL PARTICIPATIVA
- ELABORACIÓN DE OBJETIVOS, METAS Y ASIGNACIÓN PRESUPUESTARIA

Conservación Vial Participativa: modalidad de ejecución de obras viales

Desde el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, como ente rector en materia de vialidad y transporte en el país se dictan las políticas nacionales que rigen el sector. En el ejercicio de la rectoría le corresponde planificar, fiscalizar y normalizar las actividades sectoriales de su competencia.

Por otra parte, a las municipalidades y los Concejos Municipales de distrito les corresponde, conforme a su autonomía constitucional, la administración de los recursos que establece el artículo 5º, inciso b) de la Ley N° 8114 para atender la red vial de su respectiva jurisdicción, en el marco de las políticas y directrices nacionales establecidas.

El Reglamento Sobre el Manejo, Normalización y Responsabilidad para la Inversión Pública en la Red Vial Cantonal regula lo estipulado en el artículo 5º, inciso b) de la Ley de Simplificación y Eficiencia Tributarias, N° 8114, en cuanto a la inversión pública en la red vial cantonal, en concomitancia con la Ley de creación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, N° 4786 y sus reformas, la Ley General de Caminos Públicos, N° 5060 y sus reformas, Código Municipal, la Ley de Administración Financiera de la República y Presupuestos Públicos, la Ley Orgánica de la Contraloría General de la República y demás normativa conexas. (1)

Sin embargo, los gobiernos de los países en vías de desarrollo disponen normalmente de sólo una fracción de los recursos necesarios para atender de forma integral y oportuna su infraestructura vial.

Alrededor del año 1999, por las condiciones del país y a raíz de la implementación del programa MOPT-GTZ en mantenimiento de caminos, iniciativa parte de esfuerzos del gobierno para dar apoyo al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, surge como alternativa la puesta en marcha de planes piloto en Turrialba, y más tarde en Pérez Zeledón, de lo que se llamó "conservación participativa de caminos" con el objetivo de integrar

componentes técnicos, organizacionales, y de cooperación para la ejecución de obras viales. Posteriormente, se implementó el modelo en otras comunidades del país, conformándose luego lo que se conoce en la actualidad como el Modelo de Conservación Vial Participativa. (2)



Modelo de Ejecución de obras. Este modelo se encuentra dentro del reglamento al artículo 5 inciso b) de la Ley 8114, tal y como se incluyen otros modelos de ejecución de obras, como por ejemplo: obras por contrato, convenio, o administra-

ción. El modelo hace referencia a la coordinación y cooperación que se establece entre la Municipalidad, el Gobierno Central, organizaciones comunales y la sociedad civil de un cantón, comunidad, barrio, o grupo de personas, con la finalidad de planificar, ejecutar, controlar y evaluar obras viales de diversa índole. Las cuales deben estar contempladas dentro de los lineamientos dados por el mismo reglamento citado anteriormente, que indica las actividades, obras y tipos de caminos en las que pueden utilizarse los fondos de la Ley 8114.

La aplicación de ese modelo 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. Los que pueden aportar mano de obra, materiales, apoyo logístico, tiempo y otros. Esta modalidad, requiere acompañar las obras técnicas con otros elementos como:

- organización,
- capacitación,
- divulgación - información,
- que motiven el interés de los usuarios, la cooperación y la solidaridad.

En el caso de Cañas, típicamente se ha contado con alguna colaboración de vecinos (as) y/u organizaciones comunales para la ejecución de obras viales, especialmente fuera de la ciudad de Cañas. Sin embargo, no se ha logrado colaboración a través de un proceso de trabajo constante entre el gobierno local y sociedad organizada, sino la colaboración puntual en partes del proceso de ejecución en alguna obra vial en particular. En el 2008 se inició con esfuerzos para el fortalecimiento de sociedad civil organizada, información a los ciudadanos, divulgación, y formación sobre las responsabilidades y deberes que se comparten en calidad de usuarios.

CONTINUA EN LA SIGUIENTE PÁGINA ➔



EN LAS FOTOGRAFÍAS:

- Charlas a compañeros (as) de instituciones públicas para conversar sobre temas viales se han desarrollado en la ciudad de Cañas durante los dos primeros trimestres del 2010.
- Divulgación de obras y manejo de recursos en diferentes lugares del cantón han sido parte de los esfuerzos por ofrecer información a los usuarios sobre aspectos viales.
- Vecinos han colaborado con donación de derechos de vía para la ejecución de obras viales en diferentes distritos del cantón.
- Vecinos de Asociación de Desarrollo de San Miguel y Asociación de Acueducto Rural, trabajan en la sustitución de tubería de agua potable para la ampliación y mejoramiento de un camino del distrito de San Miguel.



(1) Tomado de Reglamento Sobre el Manejo, Normalización y Responsabilidad para la Inversión Pública en la Red Vial Cantonal. (2) Tomado de "Guía Práctica para la aplicación para el Modelo de CVP", (2004) MOPT-GTZ.

Elaboración de objetivos, metas y asignación presupuestaria

Normalmente, en el mes de Julio de cada año se elaboran y se proponen los presupuestos de ejecución de obras anuales, o Planes Operativos Anuales. En el caso de la Municipalidad de Cañas las diferentes direcciones de área coordinan con la Dirección Administrativa Financiera para lograr acorde con el presupuesto estimado según proyección para el año posterior, la creación del documento final con los objetivos y metas a cumplir, con la consiguiente asignación presupuestaria para el logro de cada una de las metas. Lo que se hace siguiendo las especificaciones dadas por la Contraloría General de la República para la presentación ante dicha instancia, del presupuesto general de la institución, para su aprobación.

Para las obras viales, se reciben fondos provenientes de la Ley 8114: Ley de Simplificación y Eficiencia Tributaria, los que se distribuyen en el caso del cantón de Cañas, normalmente y para el 2011 en los siguientes objetivos estratégicos:

- Operación de la Unidad Técnica de Gestión Vial,
- Operación y mantenimiento de la maquinaria municipal,
- Mantenimiento periódico de calles urbanas y caminos vecinales del cantón de Cañas,
- Rehabilitación de sistemas de drenaje de calles urbanas y caminos vecinales del cantón de Cañas.

De estos objetivos estratégicos se desprenden objetivos de mejora y operativos, entre los cuales, a modo de ejemplo, se encuentran algunos como:

- Realizar estudios técnicos y trámites administrativos para la obtención de permisos de explotación de fuentes de materiales
- Adquisición de insumos para la operación y mantenimiento de la maquinaria municipal a utilizar en la ejecución de los proyectos de conservación vial
- Rehabilitación de 192 metros lineales de sistemas de drenaje pluvial en el distrito Cañas
- Realizar el mantenimiento periódico de 17 kilómetros de los principales caminos vecinales del distrito Palmira

Este tipo de objetivos operativos, de mejora, o ambos, se dividen a su vez en metas e indicadores. Los que enuncian de forma concreta los caminos a intervenir y el porcentaje de intervención en una programación semestral a lo largo del año.

Siguiendo el ejemplo anterior, para el objetivo operativo de "mantenimiento periódico de 17 kilómetros de los principales caminos vecinales del distrito Palmira", las metas que describen dicho objetivo podrían ser:

- Mantenimiento rutinario de 2,8 kilómetros del camino 506001 de Ruta 6 a Palmira.
- Conformación y bacheo de 2.76 kilómetros del camino 506044 Calles Urbanas de Nueva Guatemala

y continúa de esta forma hasta completar los 17 kilómetros programados.

Los caminos que se incluyen, debido a la disponibilidad de recursos, son siempre los caminos principales, es decir, los que cuentan acorde con la población beneficiada, tránsito promedio diario, producción, entre otros, con un Índice de Viabilidad Técnico Social alto; que son normalmente caminos de acceso a comunidades en los diferentes distritos del cantón. En el caso de calles urbanas, los fondos y la maquinaria no son suficientes para dar mantenimiento a todas anualmente, por lo que se debe rotar la atención de las mismas. Anualmente, se incluye también un proyecto pequeño (alrededor de 1 o 2 kilómetros) para mejoramiento (asfaltado).

Además, la posibilidad de ejecutar estas actividades de mantenimiento de caminos vecinales y calles urbanas, está sujeta al acceso a fuentes de material* y al estado y disponibilidad de la maquinaria municipal.

La propuesta del presupuesto realizada y aprobada por la Junta Vial Cantonal, es presentada ante el Concejo Municipal, el que puede aprobar o desaprobado la propuesta pero no modificarla. De no aprobarla deberá presentar los fundamentos técnicos, legales o que correspondan, para fundamentar su decisión. Ya que la distribución de recursos, se realiza con base en criterios técnicos

*Lo que incluye contar con los permisos respectivos de parte de MINAET (SETENA y la Dirección de Geología y Minas), de propietarios de áreas privadas que autoricen a la Municipalidad a ingresar a través de sus propiedades para lograr el acceso a un tajo, y las condiciones climáticas favorables para poder trabajar en el área.



FOTOGRAFÍAS:

- a. Mejoramiento de calles urbanas (llevar la superficie de lastre a asfalto o tratamiento superficial) de la ciudad de Cañas (Las Palmas y El Castillo).
- b. Rehabilitación de sistema de drenaje en Palmira (colocación de pasos de alcantarilla, colaboración con la Asociación de Desarrollo de Palmira).

Conservación vial participativa: modalidad de ejecución de obras

VIENE DE LA PÁGINA ANTERIOR

Proceso que se inició precisamente por la inclusión de la Municipalidad de Cañas, como parte del Programa de Rehabilitación Vial Cantonal MOPT-KFW, en el que participó personal de GTZ como equipo asesor del Programa. Como parte de este programa se contó con participación de grupos y personas de diferentes comunidades en actividades como: recuperación de derechos de vía, donación de derecho de vía, mano de obra, charlas de conformación de comités de caminos, charlas con niños y niñas escolares en conservación vial y mantenimiento de caminos de la mano de conservación ambiental, entre otros, en los distritos San Miguel, Porozal y Cañas.

La participación que idealmente podría desarrollarse con vecinos de comunidades debería comprender: planificación e identificación de necesidades de obras viales, ejecución de obras y participación en actividades de mantenimiento. Como modalidad de ejecución de obras, esta debe ajustarse a las características y capacidades de cada localidad, por lo que la implementación es muchas veces difícil debido a las preconcepciones de lo que debe aportar -según vecinos- el gobierno local y cuál es su rol como ciudadanos en material vial, así como por la idea errónea de una disposición abundante de fondos para asuntos viales en los gobiernos locales y de los costos reales de las obras. En términos generales, la modalidad participativa de ejecución de obras viales, trata de maximizar el uso de los recursos para lograr, partiendo de lo que se dispone, los mejores resultados y servicio en esa área

