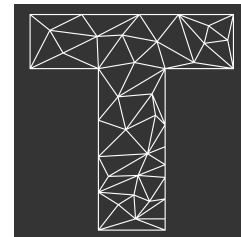


EL DESARROLLO LOCAL EN LA VIALIDAD RURAL, A PARTIR DEL CONTEXTO DE LA EXTENSIÓN, LA INVESTIGACIÓN Y LA DOCENCIA EN LA UNIVERSIDAD NACIONAL DE COSTA RICA



Local development in rural roads in the context of extension, research and teaching at the National University of Costa Rica.

Revista Trama
Volumen 11, número 2
Julio - Diciembre 2022
Páginas 103-133
ISSN: 1659-343X
<https://revistas.tec.ac.cr/trama>

M.Sc. Yolanda Pérez Carrillo ¹

Fecha de recepción: 16 de julio 2022

Fecha de aprobación: 8 de noviembre 2022

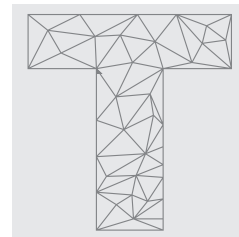
Pérez, Y. (2022). El desarrollo local en la vialidad rural, a partir del contexto de la extensión, la investigación y la docencia en la Universidad Nacional de Costa Rica. *Trama, Revista de ciencias sociales y humanidades*, Volumen 11, (2), Julio-Diciembre, págs. 103-133. <https://doi.org/10.18845/tramarcsh.v11i2.6899>

DOI: <https://doi.org/10.18845/tramarcsh.v11i2.6899>

1. Socióloga. Docente e investigadora. Escuela de Sociología, Universidad Nacional de Costa Rica. Heredia, Costa Rica.

Correo electrónico: yolanda.perez.carrillo@una.ac.cr
ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-8625-2281>





RESUMEN

El texto responde a un informe de avance del proyecto fortalecimiento organizativo para el mejoramiento de la infraestructura vial, caso del cantón de Naranjo, Alajuela. Este artículo tiene como objetivo principal reconocer si en Costa Rica se puede hablar de sociología vial, cuando se establecen relaciones entre diversos actores sociales, mediante el desarrollo local a través de la extensión, investigación y docencia desde el ámbito universitario en el marco de la infraestructura vial cantonal en el Cantón de naranjo, Alajuela.

Para ello se plantean tres objetivos específicos que dan respuesta al problema de investigación, el primer objetivo apunta a las nuevas relaciones que surgen alrededor de un camino, mismas que permiten optimizar recursos institucionales, y por ende una mayor y por consiguiente una mejor articulación de los actores sociales que aportan según la disposición y normativa que los regula.

Para el segundo objetivo se retoma la relevancia del desarrollo local, como ese espacio que en el marco de la infraestructura vial, permite que se concreten las acciones realizadas por el gobierno local y las comunidades locales, a través de las organizaciones comunitarias, tales como las Asociaciones de Desarrollo Integral y comités de caminos como figuras adscritas a las primeras, y que existen en cada una de las comunidades del cantón para atender las problemáticas presentadas en los caminos de sus comunidades.

Y, por último, se explica como desde la sociología de la vialidad se pueden comprender las dinámicas presentadas en el ámbito de la vialidad, así como, sus interrelaciones para dar respuesta a una problemática que es

competencia y responsabilidad de varias partes involucradas institucionales como comunales; permitiendo visibilizar más allá de una mirada técnica enfocada a las obras específicas, haciendo relevancia que a las obras físicas desarrolladas en una localidad son para uso de las personas, de tal forma que permita su traslado, así como, el de las mercancías, además de facilitar el acceso a servicios de salud, educación, cultura, entre otros más.

Palabras clave: Acción comunitaria, sociedad civil, organización, descentralización, gobierno municipal



ABSTRACT

This article draws on the research progress of the project on organizational strengthening for the improvement of road infrastructure in the district of Naranjo, in Alajuela, Costa Rica. Its main objective is to recognize whether in Costa Rica it is possible to speak of a road sociology, when relationships are established between various social actors through local development by means of extension, research and teaching at the university level. This within the framework of the road infrastructure in the district of Naranjo, Alajuela.

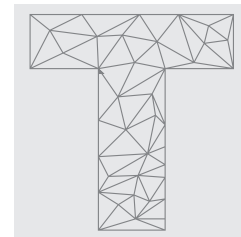
For this purpose, three specific objectives are proposed in response to the research problem: the first one points to the new relationships that arise around a road, which allow optimizing institutional resources, and therefore a greater and better articulation of the social actors that contribute according to the provision and rules that regulate them.

The second objective takes up the relevance of local development as a space that, within the framework of road infrastructure, allows the actions carried out by the local government and local communities through community organizations, such as Integral Development Associations and road committees as bodies attached to the former, and which exist in each of the communities of the district to address the problems presented in the roads of their communities.

And, finally, it is explained how the sociology of roads can be used to understand the dynamics presented in the field of roads, as well as their interrelationships, in order to respond to a problem that involves the competence and responsibility of several parties concerned, both institutional and communal; allowing to make visible, beyond a technical look focused on specific works,

putting the relevance in that the physical works developed in a locality are for the use of people, in such a way that allows their movement, as well as that of goods, in addition to facilitating access to health services, education, culture, among others.

Keywords: Community action, civil society, organization, decentralization, municipal government.



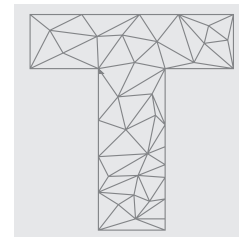
I. INTRODUCCIÓN

La infraestructura vial es un nuevo campo en el que ha incursionado la sociología, superando los supuestos erróneos de que dicha temática es una actividad ingenieril. Con una visión sociológica es posible adentrarse a establecer relaciones entre diversos actores inmersos en tal problemática; superando lo meramente técnico y entrando a un campo diferente, que permita comprender una serie de relaciones sociales y articulaciones a lo interno de la sociedad, sobre todo cuando se considera que los caminos son las arterias que conducen al desarrollo social, político, económico y cultural, entre otros.

Lo anterior en el entendido de que estas relaciones generadas deben ser establecidas en el marco del desarrollo local, el cual implica la inclusión de actores locales y comunales que sean partícipes de la toma de decisiones; dejando de ser sujetos pasivos y transformarse en sujetos pensantes, reflexivos de sus propias decisiones y de las dinámicas en las que están inmersos.

Para el desarrollo del escrito, se plantea una pregunta problema y a partir de esta se definen tres objetivos, con los que se busca dar respuestas a la interrogante. Los estudios referidos a la infraestructura vial desde un abordaje sociológico son relativamente escasos por no decir que nulos, esto por tratarse de un nuevo campo de estudio en el que dicha disciplina no había incursionado. Es por lo que, se retoman las experiencias laborales, articuladas con algunas referencias desde la sociología, que permita comprender las relaciones entre la infraestructura vial y el desarrollo local, y por ende generar un proceso de reflexión al respecto; a partir de una pregunta problema, descrita a continuación.

¿Se puede hablar en Costa Rica de sociología vial cuando se establecen relaciones entre diversos actores sociales, mediante el desarrollo local a través de la extensión, investigación y docencia desde el ámbito universitario en el marco de la infraestructura vial cantonal?



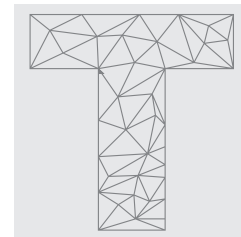
Para dar respuesta a dicha interrogante, se plantean los siguientes objetivos específicos:

1. Identificar las relaciones establecidas entre los actores sociales que permitan hacer referencia a la sociología vial.
2. Comprender la relevancia que adquiere el desarrollo local para abordar las problemáticas de infraestructura vial cantonal.
3. Explicar de qué forma puede contribuir la sociología vial a la comprensión de las problemáticas viales desde la investigación, la extensión y la docencia universitaria.

Así pues, la pregunta-problema, organizada a partir de estos tres objetivos, permite en el desarrollo del documento, comprender el nivel de importancia de la temática, así como el vínculo entre la infraestructura vial y el desarrollo local desde el novedoso campo de la sociología vial.

A partir de lo anterior, se plantea nuevas líneas de investigación en las que la sociología pueda explicar más allá de esa realidad superficial que se muestra, y que, por consiguiente, requiere miradas sociológicas hacia diversos actores sociales y su relación con el diseño de la infraestructura vial.

Para una mayor comprensión, se aclara que las redes viales en el caso costarricense, se subdividen en la red vial nacional, que atiende el Consejo Nacional de Vialidad; y la red cantonal, cuya responsabilidad de atención recae en los gobiernos locales. Sin embargo, el presente texto gira en torno a la red vial cantonal, que es el espacio donde se puede concretizar el desarrollo local de forma más operativa, sumado a que es en el espacio cantonal en el que la comunidad puede manifestar las relaciones y las articulaciones necesarias para la comprensión de un abordaje más concreto.



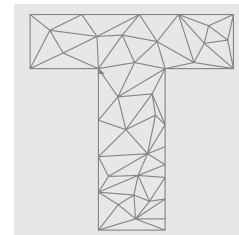
II. MARCO TEÓRICO

Se registran algunos conceptos generales como el desarrollo local y la infraestructura vial, conceptos claves que permitirán una mayor comprensión del escrito. Por su parte, se comprende el desarrollo local como la gestión necesaria de las organizaciones locales (comunitarias) para incursionar en la toma de decisiones referidas a las problemáticas viales: gestión que debe responder a las necesidades de las colectividades y no de intereses políticos. Dicha gestión debe ser articulada con el gobierno local, el cual es el ente más cercano a las comunidades, es decir según (Romero y Sáenz, 2019) “lo local es el espacio físico donde se establecen relaciones sociopolíticas que hacen posibles prácticas colectivas para la solución de problemas dentro de un municipio” (pág. 40).

En lo referente a la Infraestructura Vial, Campos (2010) señala que “La infraestructura vial se compone de un conjunto de elementos, cada uno de los cuales cumple una función específica, que tienen como propósito asegurar un tránsito confortable y seguro de los usuarios (peatones y vehículos) (pág. 1). Sin embargo, más allá de esos elementos que señala el autor, la infraestructura vial es el conjunto de elementos físicos, que permiten que tanto los vehículos, personas y mercancías transiten de manera adecuada, además se convierten en las arterias que permiten el desarrollo económico, político y social de las comunidades ya sean estas rurales o urbanas. Es por lo que en el proceso de planificación y la construcción de las vías se debe visualizar el objetivo de su construcción, es decir siempre se debe pensar en las personas usuarias que, según su contexto rural o urbano, presentará necesidades diversas y que requieren una mirada sociológica.

Aunado a los conceptos definidos líneas atrás, también se considera pertinente definir la sociología, la sociología vial, y la Conservación vial participativa, siendo esta última la que permite desarrollar las articulaciones entre los actores locales. Otros conceptos que relevantes son los referidos a Docencia, Investigación y extensión y acción social, siendo estas las acciones sustantivas de la universidad, y es aquí donde la sociología aplicada, permite utilizar la teoría como una herramienta para abordar los problemas que se presentan en la realidad (Requena y Ayuso, 2016, pág. 17).

“La Sociología es una disciplina multiparadigmática” (Requena y Ayuso, 2016, pág. 21), lo que apunta a que existen diversos paradigmas para abordar las problemáticas de la realidad; por su parte Giddens, refiere la Sociología como la encargada del “estudio de la vida social humana, de sus grupos y sociedades” (2006, pág. 27); pero para abordar



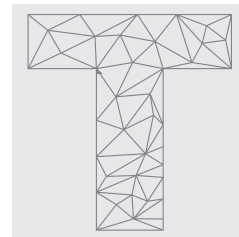
lo que plantea este último autor, se requiere definir el referente teórico que permita su aproximación al extracto de la realidad social, de tal forma que responda al objeto de estudio, y no a la inversa definiendo referentes teóricos anulando la realidad social que se manifiesta.

Si bien el concepto que define Giddens líneas atrás es fundamental se considera pertinente apuntar a lo específico de la temática abordada, siendo para el caso que compete el de la sociología de la vial, como un nuevo aporte de conocimiento, que permita comprender dichas problemáticas focalizadas a la vialidad, así como, las dinámicas e interrelaciones que se presentan a lo interno de las comunidades.

Si bien hay carencia de referentes teóricos respecto a la sociología vial, para esta autora es fundamental definir a nivel conceptual la sociología de la vial, como aquella que permite comprender las diversas dinámicas en infraestructura vial que surgen en la sociedad desde diversos ángulos; de tal forma, visibiliza la serie de relaciones que se dan entre Estado, municipalidad, comunidades, y otras organizaciones no gubernamentales(ONG) manifestadas estas últimas en las organizaciones comunitarias, ya sea consejos de distrito, asociaciones de desarrollo, comités de caminos, entre otros.

Vinculado a lo antes descrito respecto a la sociología de la vial, el Proyecto MOPT/GTZ (1998) define la Conservación Vial Participativa (CVP), como un modelo de trabajo que involucra diversos actores para la ejecución de las obras, en el que la participación comunal es fundamental, de tal forma que se fortalezca el trabajo conjunto y, por consiguiente, un mayor rendimiento de los recursos públicos (Arroyo, et al 1998, pág. 35).

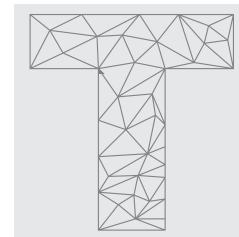
Figura 1. Proceso de capacitación comunitaria impartida a líderes comunales



Nota: Las fotografías fueron tomadas en sesiones de trabajos del Proyecto de Fortalecimiento de organizativo para el mejoramiento de la infraestructura vial, Naranjo

Por su parte la CVP apunta a la participación de actores como modelo de trabajo que involucra a las comunidades de forma activa, queda ausente el abordaje de las dinámicas en infraestructura vial; ya que, más allá de participación deben observarse las nuevas relaciones existentes

y que tiene como punto de encuentro el camino, en este caso los caminos rurales, que son los espacios en el que convergen las organizaciones locales cuando se presentan problemáticas de acceso.

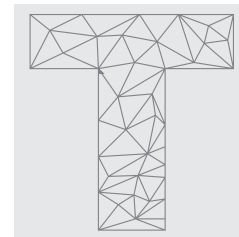


III. ABORDAJE METODOLÓGICO

Se realiza un abordaje cualitativo, para lo cual se empleó talleres participativos con organizaciones locales del cantón de Naranjo, provincia de Alajuela, Costa Rica, haciendo uso de ejes temáticos que fueron seleccionados previamente por las personas líderes de las comunidades. A ello se le suma la técnica del relato, que Pujadas (1992, pág. 62) indica en que "los relatos de vida sirven para tomar contacto, ilustrar, comprender, inspirar hipótesis, sumergirse empáticamente o, incluso, para obtener visiones sistemáticas referidas a un determinado grupo social, poseen como característica primordial su carácter dinámico-diacrónico", el que se convierte en un método de obtención de información para estudios de abordaje cualitativo. A lo anterior, se le suma la trayectoria profesional en el campo de la vialidad rural de la investigadora por más de 25 años, lo que enriquece el texto desde su experiencia profesional.

Además, se utiliza la técnica de análisis documental el cual consiste "en detectar, consultar y obtener la bibliografía y otros materiales útiles para los propósitos del estudio, de los cuales se extrae y recopila información relevante y necesaria para el problema de investigación" (Hernández, et al, 2014, pág. 61). Dicha técnica permite a la persona investigadora no solo la búsqueda de la información, sino el análisis riguroso de esta, permitiendo con ello el descarte y selección de la información apropiada para el cumplimiento de los objetivos según sea el interés de la disciplina.

Cabe señalar que el artículo es una parte de los resultados del informe de investigación desarrollado en el marco de un proyecto de investigación y extensión denominado Fortalecimiento Organizativo para el mejoramiento de la infraestructura vial, caso del cantón de Naranjo, provincia de Alajuela, Costa Rica.



IV. DESARROLLO

A continuación, se presenta el desarrollo de los objetivos planteados, los cuales, de forma articulada, dan respuesta a la pregunta problema que orienta este artículo.

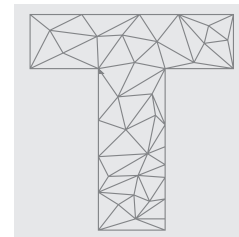
1. Relaciones establecidas entre los actores sociales en el marco de la infraestructura vial y sociología vial.

La sociología al hacer referencia a la vida humana, grupos y sociedad; remite a diversas sociedades, contextos, grupos, ya sean políticos, sociales o culturales, entre otros; y ella permite aproximarnos un poco a la sociedad. Sin embargo, en el tema que compete, deja de lado una serie de relaciones y articulaciones necesarias para aprehender las diversas problemáticas que se manifiestan en la sociedad y, en este caso específico, en la infraestructura vial y el desarrollo local.

A partir de lo antes descrito, se define la sociología como la disciplina que permite aprehender diversas problemáticas que surgen de relaciones y articulaciones entre los sujetos y las instituciones que conforman la sociedad en sus diferentes espacios.

El análisis de este primer objetivo refiere a las relaciones de actores, es por ello que se debe recurrir a el concepto de “Conservación Vial Participativa” (CVP), desarrollado en el marco de la Cooperación Internacional Alemana (Proyecto MOPT, GTZ, 1998) este se define como un modelo de trabajo que involucra diversos actores para la ejecución de las obras, en el que la participación comunal es fundamental, de tal forma que se fortalezca el trabajo conjunto y, por consiguiente, un mayor rendimiento de los recursos públicos (Arroyo, 1998, pág. 35). Es decir, la comunidad se debe articular con las instituciones del Estado, pero para ello es necesario primero realizar un mapeo de los demás actores sociales locales e institucionales que permita, facilite y potencie las capacidades locales que existen en las comunidades, haciendo uso de sus capacidades instaladas y sus saberes locales, contribuyendo de esa forma al desarrollo local en la vialidad. Tal es el caso

de las instituciones públicas como (Ministerio de Ambiente Energía y Minas (MINAE), Ministerio de Trabajo y Seguridad Social (MTSS) Dirección Nacional de Desarrollo Comunal (DINADECO), Refinadora Costarricense de Petróleo (RECOPE), municipalidades, Acueductos y Alcantarillados (AYA), Instituto Costarricense de Electricidad (ICE), entre otras instituciones, empresa privada, cooperativas, cámara de

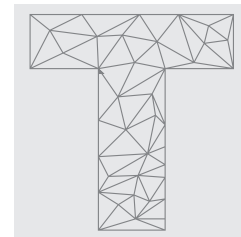


transportistas y otras organizaciones no gubernamentales.

Esa articulación de actores solo es posible si existe disponibilidad de desarrollar estrategias conjuntas y, por ende, el rescate de una mayor credibilidad de las instituciones públicas, que es el caso que nos compete. A partir de esa idea, se retoma lo que plantea Giddens (2010) en torno a la reflexibilidad social. Este autor en sus escritos plantea la necesidad de “pensar y reflexionar constantemente sobre las circunstancias en que desarrollamos nuestra vida” (pág. 139); es decir, en el ámbito de la infraestructura vial es necesario reflexionar acerca de las problemáticas que se manifiestan y sobre cuál es el rol que se asume como parte de una colectividad. Eso implica entonces la necesidad de establecer cuestionamientos de cómo se puede actuar y desde qué mirada se puede aportar para lograr cambios en la sociedad, lo que es posible solo si se “rescata la confianza en los individuos y las instituciones” (Giddens, 2006, pág. 139). Para ello es necesario la transparencia de estas y la rendición de cuentas de forma permanente, aunado a una comunidad interesada en las

líneas atrás se hizo referencia a la CVP; sin embargo, para que este concepto sea operacionalizado se requiere considerar las diversas etapas que esta implica, las cuales se detallan a continuación:

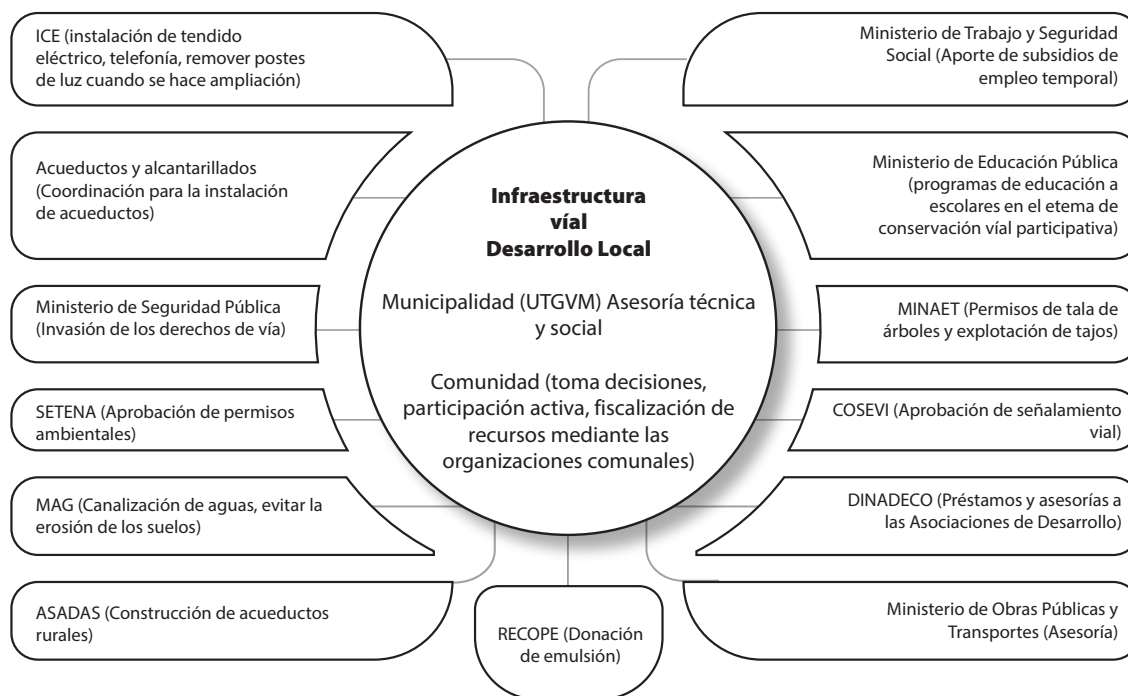
- 1) Reconocimiento de la capacidad institucional
- 2) Integración de la organización comunal básica
- 3) Selección de caminos
- 4) Inventario de necesidades y formulación de presupuestos
- 5) Gestión, negociación y ratificación de aportes
- 6) Programación de obras



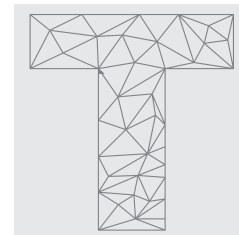
- 7) Ejecución de obras
- 8) Mantenimiento vial
- 9) Seguimiento y evaluación
- 10) Promoción permanente

(Arroyo et al, 2001, pág. 16)

Figura 2. Articulación de actores sociales



Fuente: Elaboración propia



En cada una de estas etapas, las instituciones públicas y las organizaciones comunales se relacionan de forma específica, considerando las competencias según sea su caso; sin embargo, estas coordinaciones se ven limitadas en algunas ocasiones por la disposición de recursos, o bien, porque se presentan cambios de profesionales de forma constante, lo que impide un monitoreo y seguimiento de la ejecución de las obras, de la asignación de recursos o de la asesoría requerida en las comunidades.

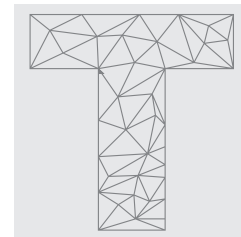
En la figura 2, se visualiza la relación de las instituciones con el desarrollo local, y a la vez los aportes que cada una hace en el marco de la infraestructura vial. Es importante reconocer que no solo pueden hacer aportes económicos, sino aportes educativos en procesos que sirvan para concientizar a las personas en la necesidad de involucrarse en el desarrollo de los caminos que permiten el acceso a sus comunidades. Todas estas instituciones requieren una coordinación previa

antes de desarrollar y ejecutar proyectos de infraestructura vial, sin embargo, persiste la carencia de coordinaciones institucionales, limitando la optimización de los recursos y por consiguiente desarrollar esfuerzos conjuntos.

A partir de lo anterior, se pueden comprender las diversas dinámicas que surgen entre los actores sociales, visibilizando las relaciones y articulaciones necesarias para desarrollar actividades de infraestructura vial cantonal, que es el caso que nos compete en este escrito, orientando una mirada a una sociología vial que va a posicionar los actores según su contexto y recursos disponibles.

2. Relevancia que adquiere el desarrollo local para el abordaje de las problemáticas de infraestructura vial.

La sociología facilita las herramientas para comprender problemáticas diversas que se presenten en nuestras sociedades, también posibilita la apertura de nuevos campos de estudio que han sido abordados por otras disciplinas, tal es el caso de la temática de este manuscrito, que refiere a la infraestructura vial y al desarrollo local en las acciones sustantivas de la universidad, siendo estas, extensión, docencia e investigación.



El desarrollo local en el ámbito de la infraestructura vial debe considerarse en el marco de procesos de descentralización vial, es decir trasladando competencias y recursos a los gobiernos locales para atender la red vial cantonal, ya que si no se hace la segunda acción se cae en una desconcentración, lo que genera mayor responsabilidad a los municipios para atender las vías, pero careciendo de recursos.

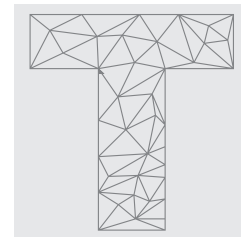
Así pues, es pertinente aclarar la diferenciación entre descentralización y desconcentración, ya que según Boisier (2004), la descentralización ha sido confundida como sinónimo de la desconcentración. Este autor explica cómo la descentralización va más allá de reformas, pues implica un cambio en los actores

sociales; es decir, se requiere un involucramiento de tejidos políticos, sociales; y, por consiguiente, de una mayor distribución del poder. Esta distribución del poder solo es posible siempre y cuando la contraparte, en este caso, las comunidades, estén capacitadas para asumir ese proceso, específicamente las decisiones en torno a la vialidad; mientras que la desconcentración refiere a la transferencia de capacidad de decisión de un nivel a otro, lo que no significa la transferencia de recursos.

En el ámbito que nos compete, Rivera (1998) plantea que son las regiones, los municipios y las comunidades las que deben empoderarse (p,246), pero para ello es necesaria la transferencia de competencias y recursos del Estado a los gobiernos locales.

“Sin embargo, en algunos casos, el municipio puede presentar obstáculos en la ejecución de sus nuevas funciones debido a la renuencia o negativa para aceptar esas transferencias de funciones estatales, o bien por falta de capacidad instalada” (Pérez, 2013 p.36)

Figura 3. Distribución administrativa de Costa Rica

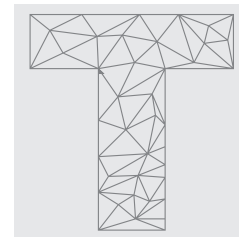


Fuente: Instituto de Fomento y Asesoría Municipal, 2022

De manera complementaria a los conceptos de desconcentración y descentralización, se define en este artículo el desarrollo local como la gestión necesaria de las organizaciones locales (comunitarias) para incursionar en la toma de decisiones referidas a las problemáticas viales, gestión que debe responder a las necesidades de las colectividades y no de intereses políticos. Dicha gestión debe ser articulada con el gobierno local, el cual es el ente más cercano a las comunidades, además de otros actores locales.

Por tanto, la sociología vial visibiliza la necesidad de que, para un adecuado desarrollo local, se requiere la existencia de estructuras locales como la Junta Vial Cantonal (JVC), representada por actores municipales y comunales, órgano responsable de aprobar con criterios técnicos y sociales los sistemas de planificación e intervención en la red vial cantonal, desde el Plan quinquenal como los planes anuales operativos aprobados por la Contraloría General de la República.

Para el año 2001 cuando se crea la Ley 8114 de Simplificación y Eficiencia tributaria (Asamblea Legislativa, 2001). y en el Reglamento 34626, se origina una nueva figura municipal, la Unidad Técnica de Gestión Vial Municipal (UTGVM), como el equipo asesor técnico y social; sin embargo esta misma estructura desaparece como tal para el año 2015, cuando se crea la Ley General de Transferencia de Competencias



del Poder Ejecutivo a las Municipalidades N-9329, de manera específica en el Reglamento a la Primera Ley Especial para la Transferencia de Competencias: Atención Plena y Exclusiva de la Red Vial Cantonal N° 40137-MOPT (Asamblea Legislativa, 2017); con dicha reglamentación se transfieren competencias y recursos a las municipalidades, a fin de que las municipalidades den mejores servicios de manera ágil y eficiente a los usuarios locales.

Si bien como estructura desaparece en la reglamentación de la Ley, en el reglamento N° 40137-MOPT el Artículo 5 refiere a.- Funciones municipales para la gestión vial, siendo dicha instancia la responsable de desarrollar las acciones que realizaba la Unidad Técnica de Gestión Vial Municipal (UTGVM). Dicho artículo apunta que la municipalidad debe cumplir con los profesionales idóneos para ejecutar los recursos provenientes de la legislación antes mencionada.

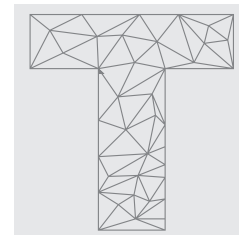
Con estas legislaciones se concretiza en una realidad práctica, las estrategias para el desarrollo local en el tema de infraestructura vial en el ámbito cantonal. Es decir, en la red que es responsabilidad de las municipalidades y en la que se tiene incidencia comunitaria de manera directa mediante organizaciones locales y con la representación en el órgano colegiado denominado Junta Vial Cantonal (JVC). Este órgano involucra actores institucionales y de la sociedad civil para desarrollar proyectos de infraestructura vial municipal.

Estas normativas crean las condiciones económicas con el traslado de recursos, y traslado de competencias que permite a los gobiernos locales tomar decisiones en la ejecución de los recursos, mediante procesos de planificación local, para lo que debe considerar criterios técnicos y socioeconómicos en la intervención de los caminos, además de promover una cultura de trabajo participativo en las comunidades.

Según el (Decreto N. 40137-MOPT,2017) se debe

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 (Asamblea Legislativa, 2017).

La modalidad participativa permite que los usuarios de las



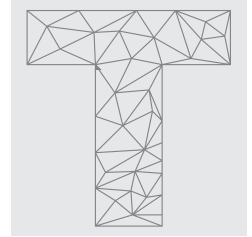
vías puedan ser partícipes de los procesos que se desarrollan en sus comunidades, ya que al tener representación en la JVC se mejoran los canales de comunicación interna con los gobiernos locales; además de que se posibilita la transparencia del uso de los fondos públicos, algo que se confirma con las últimas denuncias en Costa Rica, del uso inadecuado de fondos públicos en la inversión de la red vial nacional y cantonal, lo que ha generado disconformidad en la ciudadanía, y por ende restando credibilidad en la función pública así como, en las empresas contratadas para la construcción de vías.

Es aquí donde la sociología vial definida anteriormente abre brecha, al visualizar las problemáticas viales desde una mirada diferente menos técnica y más sociológica, para ello, se requiere la integración y articulación de actores sociales, lo cual se plasma en la JVC que funciona como órgano colegiado, estructuras que antes del año 2001 no existían, esto por cuánto no solo se carecía de recursos a nivel municipal, sino de planificación cantonal que orientará la ejecución de las obras con criterio técnicos y socioeconómicos.

Lo antes descrito ha permitido que otros profesionales de la disciplina se incorporen en el desarrollo de esta nueva línea de trabajo, rompiendo con supuestos relacionados con que las problemáticas viales deben ser atendidas por ingenieros civiles, anulando así que la construcción de las vías es para la gente, y por consiguiente para su desarrollo socioeconómico, cultural, entre otros; con ello se visibilizan diversas relaciones y procesos necesarios para la construcción de vías.

Es por ello que el desarrollo local solo puede hacerse efectivo si existe una municipalidad organizada y con sistemas de planificación de intervención vial, producto de los consensos de varios sectores, y con base en criterios técnicos y sociales, entre los que cabe destacar, actividades productivas, población existente en la comunidad, conexión entre comunidades, existencia de fuentes de material locales, tránsito promedio diario, existencia de escuelas, puestos de salud, acceso a servicios públicos; inclusive las épocas de producción como por ejemplo el café que tiene fechas definidas.

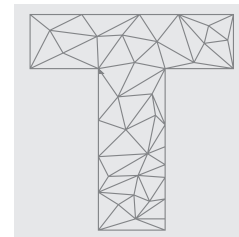
Figura 4. Líderes comunales del Cantón de Naranjo, definiendo necesidades de capacitación comunal



Fuente: Las fotografías fueron tomadas en sesiones de trabajo del Proyecto Fortalecimiento organizativo para el mejoramiento de la infraestructura vial, Naranjo.

Esto a pesar de que, según Pérez (2013), “el poder local a cargo del gobierno municipal está garantizado en el artículo 169 de la Constitución Política”; lo que no implica necesariamente que este lo ejerza de la mejor manera posible. Es por ello que, desde el ámbito universitario, se puede fortalecer no solo el municipio, sino las comunidades, con nuevos aportes de investigación e iniciativas de extensión que les permitan a los municipios poder administrar los recursos obtenidos para la atención de la red vial cantonal, aunado al establecimiento de nuevas relaciones con diversos actores institucionales, así como, organizaciones comunales y empresa privada. Sumado al fortalecimiento del gobierno local y del accionar comunal con la elaboración participativa de políticas locales que favorezcan el trabajo conjunto.

Según el Artículo cuatro del Código Municipal (Asamblea Legislativa, 1998), los municipios “disponen de autonomía política, administrativa y financiera”; no obstante, esto no significa necesariamente que realicen una gestión oportuna para responder a las necesidades locales, según los requerimientos de las comunidades



y menos la transparencia de recursos. En relación con lo anterior, Morales (2001) acuña 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); con estos mecanismos se evita en gran medida el mal uso de los recursos públicos.

Por lo tanto, es en estas nuevas estructuras organizativas cantonales como lo es la JVC donde se deben crear las condiciones necesarias para hacer efectivas las acciones de control ciudadano o fiscalización de recursos; esto implica, que las personas deben estar informadas respecto a la disposición de recursos, costos de inversión, acciones emprendidas para la intervención vial y las instancias involucradas en el desarrollo de estas, promoviendo una mayor transparencia de recursos y de las acciones ejecutadas por el gobierno.

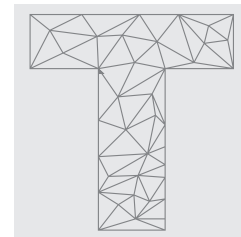
3. Las problemáticas viales desde la sociología vial en el marco de la investigación, extensión y docencia universitarias

Para puntualizar el aporte de la sociología vial en el marco de los ejes de investigación, extensión y docencia, es necesario retomar lo que señala el Estatuto Orgánico de la Universidad Nacional (Universidad Nacional, 2015, Pág. 11), en lo referente a su misión histórica, la cual es “crear y transmitir conocimiento en favor del bienestar humano, mediante acciones que propician la transformación de la sociedad para llevarla a estadios superiores de convivencia”. Así pues, para el cumplimiento de dicha misión “impulsa acciones mediante la docencia, la investigación, la extensión social y la producción intelectual”.

Por consiguiente, la misma mediante el impulso de programas y proyectos, puede generar reflexión y discusión permanente sobre dicha temática, promoviendo la inclusión de nuevos actores sociales, en una dinámica que ha sido asumida por las instituciones de una forma más ingenieril que sociológica.

Antes de continuar, se considera necesario retomar la definición de los tres ejes mencionados líneas atrás respecto a investigación, extensión y docencia; para ello se parte del Plan Nacional de la Educación Superior Universitaria Estatal 2021-2025 (Consejo Nacional de Rectores, 2020), que los define de la siguiente manera:

Docencia:



Proceso inclusivo, humanístico, crítico y creativo, para formar personas capaces de aprender a lo largo de la vida y de comprometerse con el mejoramiento de la realidad nacional e internacional. (2020, pág. 147).

Investigación:

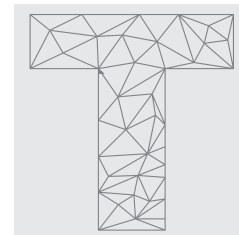
Procesos por medio de los cuales se genera nuevo conocimiento que posibiliten la renovación cognoscitiva y promueven el acceso al conocimiento, la creación y la innovación para contribuir con el desarrollo sostenible de la sociedad. (2020, pág.163).

Extensión y acción social

Proceso académico que procura fortalecer las capacidades de las diversas poblaciones donde interactúa de forma creadora y crítica, mediante el diálogo y la democratización del conocimiento, productos y servicios académicos, para el logro de un mutuo aprendizaje y el favorecimiento del desarrollo de los diferentes sectores de la sociedad. (Consejo Nacional de Rectores, 2020, pág.166)

Ahora bien, considerando que la sociología se define como una disciplina que estudia las relaciones y las articulaciones que se dan a lo interno de una sociedad, desde el ámbito universitario, y a partir de los tres ejes definidos líneas atrás, la sociología de la vialidad permite reflexionar, comprender, proponer estrategias, propuestas metodológicas, elaborar propuestas de políticas que pueda ser discutida a nivel político en la Asamblea legislativa, así como, en los gobiernos locales, de tal forma que se definan las estrategias necesarias que permita establecer articulación de actores inmersos en las problemáticas viales, en consecuencia que sea posible aprehender esa realidad social que se manifiesta día con día, no solo por la carencia de infraestructura vial necesaria, sino por las consecuencias directas para la sociedad costarricense de no contar con las condiciones adecuadas, afectando de manera directa el desarrollo socioeconómico del país, convirtiéndose así en un tema de coyuntura nacional y por ende de discusión permanente; además se debe impulsar el fortalecimiento comunitario mediante procesos de capacitación y formación continua que permitan potenciar sus capacidades de acción y decisión en este ámbito, y en el que muchos años han sido relegados.

Desde la Unidad Académica de sociología se deben seguir

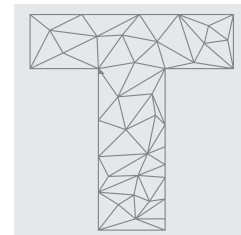


generando mediante programas y proyectos, seminarios, foros de discusión, cursos optativos, formación de educación continua y nuevas líneas de investigación que permitan reflexionar y comprender las dinámicas políticas, sociales, económicas y culturales, entre otras, vinculadas al tema de la infraestructura vial y que afectan directamente a la ciudadanía; posibilitando con ello una mejor y mayor aproximación a diversos objetos de estudio en tiempo y espacio. Dichas problemáticas pueden ser manifiestas desde diversos actores sociales, sectores productivos, políticos, instituciones públicas, cámaras empresariales, cooperativas, municipios, organizaciones locales, entre otras.

La sociología como disciplina debe articular la unión de esfuerzos no solo económicos, sino también educativos, de tal forma que los beneficiarios directos se informen y a la vez dispongan de conocimientos en la temática, logrando con ello una mejor transparencia de fondos públicos, problemáticas de discusión actual por las permanentes denuncias de corrupción que suceden en la construcción de obras de infraestructura vial, y esto producto de la escasa transparencia, y nulo control social que tiene la ciudadanía.

Desde el área sustantiva de la docencia se deben incorporar estudiantes que se preocupen por discutir y reflexionar respecto a la temática vial en los cursos de realidad social, debate sociológico, sociohistórica e interdisciplinarios, investigación, proyectos sociales, cursos optativos, aunado al desarrollo de prácticas profesionales de bachillerato entre otros, de tal forma que les permita conocer y comprender las diversas estructuras existentes problematizando desde la disciplina sociológica, pero enfatizando en la sociología de la vial como una nueva mirada de establecer relación teórica-metodológica y empírica; para ello se hace necesario profundizar desde la interdisciplina, transdisciplina y la multidisciplinariedad, en el que se defina un mismo objeto de estudio con un marco teórico construido con una visión que supera la disciplina, en el que se traslapen conocimientos disciplinares, esto implica que cada profesional debe tener un buen manejo de su disciplina, la discusión y el debate en el que se aportan conocimientos permitirá construir un marco general que permita ese dialogo de saberes necesario en la actualidad.

Desde la extensión, se debe promover una mayor participación de estudiantes en la ejecución de proyectos, aunado al fortalecimiento de las organizaciones locales, a fin de que asuman una participación; es decir evitar que las comunidades sigan invisibilizadas, para evitar que la clase política defina qué necesitan las comunidades, que al fin y al cabo



son las que viven día a día los problemas de las vías, que dan acceso a sus localidades.

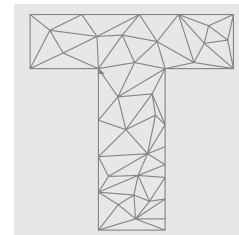
Además, en el ámbito de la extensión se debe proyectar el impulso de programas y proyectos que orienten el accionar hacia la incorporación de los actores sociales que están involucrados en el desarrollo de la infraestructura vial, de tal forma que se potencien las capacidades de las comunidades, municipalidades y, por qué no, de las instituciones públicas, que permitan ver con otra perspectiva que el desarrollo de la infraestructura vial va más allá de la construcción de caminos o carreteras, sino que está ligado el desarrollo sociológico de una forma integral.

Es por lo que, desde la sociología vial, se contribuye a elaborar propuestas de trabajo que permitan incorporar a las comunidades en la toma de decisiones en el ámbito vial, mediante procesos de educación permanente. Por lo tanto, es preciso insistir en que fuera de la educación formal (primaria y secundaria) se hace necesario reforzar el proceso de educación, de tal forma que implique la formación de ciudadanos responsables, dispuestos a conocer y a trabajar en pro de una sociedad más justa, más desarrollada y más capacitada; todo esto mediante procesos de educación permanente que busquen involucrar a todas las personas, lo que no significa que sea igual para todas en un sentido estricto, pues, como la señala Sabán (2009), la educación en cada caso particular debe ser ajustada a las características de la población, sin dejar de lado el reconocimiento del papel que asumen los actores en el desarrollo local.

La sociología de la vial contribuye a un encadenamiento de saberes, de tal forma que los profesionales transfieran conocimiento teórico y capacitación práctica que sirva de soporte a las organizaciones viales existentes en las comunidades, contribuyendo de forma positiva a que realicen mejor gestión y proyección ante las instancias involucradas en el desarrollo comunitario, sumando a que se puede hablar de extensión cuando se logran transformaciones en la sociedad, grupo o sector, la cual debe contribuir a que se potencien las capacidades de decisión.

Desde la investigación se hace necesario definir nuevas líneas temáticas que permitan incorporar estudiantes en diversas investigaciones y generar nuevos conocimientos, de tal forma que la infraestructura vial sea una nueva línea de trabajo de la sociología.

Así, a partir de lo antes mencionado, se debe rescatar el planteamiento de Wright, C. (1997) respecto a la imaginación sociológica,



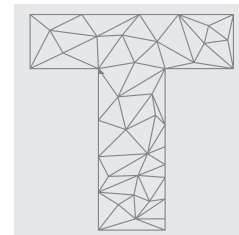
en el tanto señala que “la distinción más fructuosa con que opera la imaginación sociológica es quizás la que hace entre las inquietudes personales del medio y los problemas públicos de la estructura social. Esta distinción es un instrumento esencial” (p. 27) que permite comprender y aproximarnos a identificar problemáticas presentes que afectan a la sociedad, pero que a la vez involucran diversos actores en los diferentes procesos que implica el desarrollo vial.

La imaginación sociológica es la que permite visualizar que la infraestructura vial a nivel cantonal requería de otro abordaje menos técnico e ingenieril, visualizando una gama de articulaciones entre diversos actores sociales que también implican una participación coordinada entre instituciones públicas, gobiernos locales y comunidades, entre otros.

Es necesario dar apertura hacia una nueva perspectiva entendida en el marco de la sociología vial, de tal forma que permita analizar, comprender, explorar y explicar las dinámicas que se dan en dicha temática y, a la vez, promover que, desde la Unidad Académica, se formulen de nuevas investigaciones de tesis realizadas por estudiantes, que contribuyan a la generación de conocimiento que aún sigue escaso.

Asimismo, es necesario aclarar lo mencionado por Minayo y Gomes (2012) cuando plantea que “no es solo el investigador el que tiene la capacidad de dar sentido a su trabajo intelectual (...) sino que todos los seres humanos, en general, así como los grupos y las sociedades específicas dan significados a sus acciones y a sus construcciones” (pág. 17). Es decir, no puede haber investigación sociológica sin una sociedad que exprese problemáticas que puedan ser aprendidas desde abordajes teóricos, metodológicos y epistemológicos; en este sentido, la investigación sociológica se convierte en una actividad básica que permite indagar, reflexionar y elaborar una construcción de la realidad, que dicho sea de paso es cambiante de manera constante.

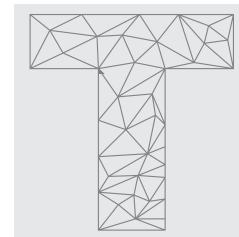
Las problemáticas viales afectan de forma directa al individuo de manera personal, pero también en el marco de la colectividad; esto hace que la sociología de la vialidad disponga de una visión integradora que implique ver los problemas macro, en la que se involucran aspectos políticos, económicos o sociales, o bien, aspectos de gestión, mala planificación, ausencia de políticas claras para inversión, falta de voluntad política y escasos conocimientos de las vivencias reales de las personas, pero sobre todo, burocracia en los procesos de transferencia de recursos del gobierno central a los municipios, aunado a que los costos



de inversión son altos y los recursos que se transfieren no son suficientes para solventar las necesidades locales.

Sumando a lo anterior, se agrega en la discusión académica los problemas de coyuntura nacional en materia de corrupción, no solo a nivel de la red vial nacional, sino a nivel de la red cantonal que es competencia municipal, escasos controles en los procesos de contratación, así como, también escaso control en la ejecución de las obras en sitio, ya que ha sido nula la participación de la ciudadanía en este aspecto.

En el caso de la red vial cantonal que es competencia de las municipalidades, la creación de las figuras organizativas como la JVC, y el nuevo rol que se les asigna a las municipalidades, las reglamentaciones locales que promueven la participación de los comités de caminos, ha hecho que las comunidades se incorporen de forma más activa en las decisiones locales promoviendo mayor apertura para que las comunidades sean vigilantes y puedan denunciar irregularidades que se susciten. Además, que los procesos de formación y capacitación permiten que las organizaciones comunitarias estén más empoderadas y por ende dispongan de mayor conocimiento técnico, social, administrativo y legal, lo que conlleva a un mayor control social de los recursos y de las obras desarrolladas en sus pueblos.



V. CONCLUSIONES

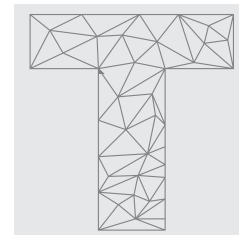
Cabe señalar que las nuevas reglamentaciones como la Ley 8114 de Simplificación y Eficiencia Tributaria y la Ley Especial de Transferencia de Competencias: Atención Plena y Exclusiva N.9329 generadas en el marco de la descentralización vial a partir del año 2001, potencia las municipalidades de Costa Rica con recursos para atender la red vial cantonal que les corresponde por legislación.

Estas nuevas legislaciones hacen que se definan estructuras organizativas locales como lo es la Junta Vial Cantonal, como órgano colegiado con representación municipal y de las comunidades convocado de manera pública y abierta por el Concejo Municipal. Dicho órgano tiene la responsabilidad de definir la planificación quinquenal con el equipo de profesionales definido por el municipio, además debe considerar criterios técnicos sociales, como por ejemplo la población de un camino, tránsito promedio diario, conectividad, existencia de fuentes de material, existencia de organización comunitaria, producción, entre otros, lo que le genera un índice de viabilidad técnico-social, permitiendo con ello una planificación con criterios técnicos y sociales.

Las modalidades de trabajo conjunto con otros actores locales facilitan una mejor planificación de los recursos públicos, y que se debe plasmar en los planes operativos que deben ser aprobados por la Contraloría general de la Republica para su efectivo traslado a los municipios.

Sumado a lo antes descrito, las reglamentaciones de ambas leyes apuntan a la necesidad del trabajo participativo, lo que conduce a la inclusión de diversos actores sociales, como lo son institucionales como el Municipio, RECOPE, MINAE, AYA, ICE, entre otros, así como, las comunidades promoviendo con ello la articulación institucional y comunal para lograr la intervención de los caminos; algo que había sido nulo años atrás, ya que no se organizaba ni se planificaban la ejecución de las obras. Por ejemplo, era muy usual que la municipalidad realizara obras y luego el AYA instalara acueductos dañando la superficie del camino, o bien el mismo ICE instalaba postería sin considerar los derechos de vía, de igual forma se afectaba las obras realizadas previamente.

El trabajo participativo, no solo incluyendo instituciones, sino la organización comunitaria contribuye a una mayor fiscalización de las obras, implicando con ello lo señalado líneas atrás respecto a la responsabilidad de fortalecer la planificación, definición de criterios técnicos y sociales para la asignación de recursos, lo que implica una mayor transparencia de los fondos públicos y comunidades más



empoderadas.

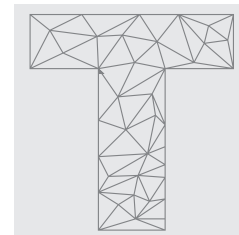
Si bien hay diversos actores que se suman a las obras que se desarrollan en la red vial cantonal, se requiere mayor coordinación y consensuar los sistemas de planificación relacionados a las actividades que se deban ejecutar en las vías, ya que no solo se optimiza los fondos públicos, sino que se evitan duplicidad de funciones en el ámbito de la red vial cantonal.

Respecto al segundo objetivo específico cabe señalar que el desarrollo local solo puede ser posible en su aplicación en la red vial cantonal, por cuanto esta es competencia de las municipalidades y estas son las que están más cercanas a las comunidades.

Los procesos de descentralización con la asignación de recursos a los gobiernos locales, contribuyen a que se concrete el desarrollo local a nivel operativo en el marco de la vialidad, ya que en la actualidad desde lo municipios no solo se dispone de recursos para la ejecución y conservación de las vías, sino que también, desde dicha instancia se promueven espacios de participación comunitaria, ya sea desde la JVC como órgano colegiado en el que participan las comunidades, así como, en el surgimiento de nuevos grupos de trabajos permanentes como los comités de caminos, y que de manera organizada trabajan de forma conjunta con la municipalidad, consejos de distritos, asociaciones de desarrollo integral, entre otros.

Con la descentralización vial en el caso que nos compete se ha promovido la apertura de espacios de educación permanente orientados a diversos grupos meta, lo cual ha permitido fortalecer el accionar municipal y comunal; por consiguiente una mayor participación activa en la toma de decisiones, de las organizaciones locales en lo concerniente a la priorización de caminos según necesidades reales existentes en las comunidades rurales, a partir de criterios técnicos y sociales, aspectos considerados en los sistemas de planificación quinquenal, lo que ha contribuido a que las comunidades a través de sus organizaciones locales se conviertan en agentes de cambio de su propio desarrollo.

Si bien se puede afirmar que hay un desarrollo local, se debe considerar también que a nivel comunal existe rotación de los líderes que representan las organizaciones, lo que implica que los procesos de capacitación y formación deben ser permanentes, e impulsando que esos procesos de formación realmente respondan a las necesidades de las comunidades, contribuyendo de esta forma a un mayor empoderamiento



local.

Respecto al tercer objetivo, la sociología vial se presenta en este texto como una nueva línea de trabajo que permite abordar las problemáticas viales, permitiendo con ello una mirada menos técnica y más integral en la que se visualizan las relaciones entre diversos actores locales, algo fundamental para el desarrollo local, en lo concerniente a la mejora de las vías que conducen a sus comunidades.

La sociología como disciplina ha realizado un aporte pionero en el tema de la vialidad, y en la integración de propuestas concretas que permitan fortalecer el trabajo municipal y comunitario, experiencias concretas que pueden ser compartidas con otros centros universitarios o gobiernos locales de la región, sin dejar de lado el contexto económico, político y cultural.

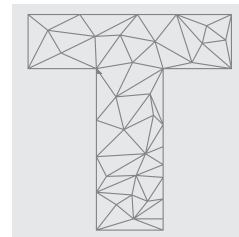
Por su parte el modelo de trabajo participativo plasmado en la Conservación Vial Participativa define las fases necesarias para desarrollar proyectos de infraestructura vial, lo que da claridad para que las instituciones y las organizaciones comunales se incorporen en todo el proceso que implica la construcción de vías.

En los procesos de planificación de la red cantonal, se identifican las acciones que debe realizar cada institución involucrada; esto implica optimización de esfuerzos, planificación que desde una nueva mirada implica ver más allá de lo técnico y la obra física, visualizando que dicha planificación requiere criterios sociales que respondan a las necesidades reales de la comunidad, pero sobre todo al articulación y aporte de cada uno de los actores sociales que se encuentran inmersos a nivel local.

La sociología vial genera las condiciones para que surjan una serie de articulaciones entre los diversos actores locales, lo que contribuye a que se resuelvan problemáticas locales, pero con una mirada sociológica y técnica, de manera inter y trans-disciplinaria con otras ciencias sociales como por ejemplo administración, psicología, economía, planificación e ingenierías y ciencias naturales.

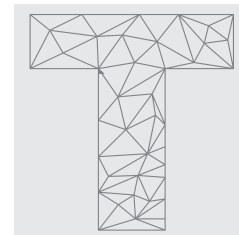
Además, abre espacios para que se visualicen nuevas líneas de investigación con las que se busque generar nuevos conocimientos y, por ende, nuevos aportes a la disciplina, de tal forma que se consolide como una nueva perspectiva de abordaje.

Desde el ámbito de la extensión universitaria se requiere promover



procesos de educación permanente en diversas organizaciones locales, que permitan su transformación, pero, sobre todo que potencien sus capacidades locales en la toma de decisiones.

En lo que concierne a la docencia, investigación y extensión/ acción social/vinculación con la comunidad, se han generado espacios de discusión respecto al tema vial, aunado al desarrollo de prácticas profesionales, que ha permitido que estudiantes de proyecto se incorporen a instituciones como el MOPT; sin embargo, es una línea de trabajo que está en proceso de maduración, lo que significa que falta mucho que desarrollar en este ámbito.



VI. BIBLIOGRAFÍA

Arroyo, M, Barquero S, González, R, Chango, E, Pérez Y. (1998). *Proyecto MOPT/GTZ Conservación de Caminos Rurales. Uno Modelo Participativo*. San José, Costa Rica.

Arroyo, M, Barquero, González J, Pérez Y. (2001). *Proyecto MOPT/GTZ Guía práctica para la aplicación del Modelo de Conservación Vial Participativa*. San José, Costa Rica.

Asamblea Legislativa (1998) *Ley 7794, Código Municipal*. San José Costa Rica.

Asamblea Legislativa (2017) *La Gaceta, Diario Oficial*, Alcance 41, Decreto N. 40137-MOPT a la Ley especial para la transferencia de competencias: Atención Plena y Exclusiva de la Red Vial Cantonal.

Asamblea Legislativa. (2001). Ministerio de Obras Públicas y Transportes. *Ley 8114 de Simplificación y Eficiencia Tributaria*. Diario Oficial La Gaceta. 09 Julio del año 2001.

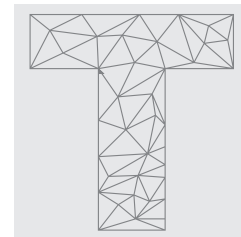
Boisier, S. (2004). Desarrollo Territorial y Descentralización. El desarrollo en el lugar y en las manos de la gente. *Eure*, 30 (090), 2-40.

Campos, C (2010) Planes de Conservación Vial Cantonal para fortalecer la acción municipal en Costa Rica: <file:///C:/Users/LaptopMADJ/Downloads/1957-Texto%20del%20art%C3%ADculo-3081-2-10-20120920.pdf>

Consejo Nacional de Rectores. (2020). *Plan Nacional de la Educación Superior Universitaria Estatal 2021-2025*. San José, Costa Rica <https://repositorio.conare.ac.cr/handle/20.500.12337/8034>

Giddens, A. (2006) *Sociología*. Alianza Editorial, Madrid.

Giddens, A (2010). *Un mundo desbocado: los efectos de la globalización en*



nuestras vidas. Editorial Taurus.

Hernández, R., Fernández, C., Baptista, M. (2014). *Metodología de la Investigación*. Editorial McGRAW-HILL.

Instituto de fomento y asesoría municipal (2022) Mapa de Costa Rica. https://ccp.ucr.ac.cr/bvp/mapoteca/CostaRica/generales/atlas_cantonal_1984/01-Costa_Rica.pdf

Minayo M., Ferreira S. y Gomes R. (2012). *Investigación Social. Teoría, Método y creatividad*. 2ª ed. Buenos Aires: Lugar Editorial.

Morales, M. (2001). *Poder Local, descentralización y las Municipalidades en Costa Rica*. San José, 1. Ed.

Pérez, Y. (2013). *Participación comunitaria en la vialidad rural en el marco de la Ley 8114 de Simplificación y Eficiencia Tributaria*. El caso del Cantón de Naranjo. Alajuela. (Tesis de maestría en Desarrollo comunitario sustentable). Universidad Nacional. Costa Rica.

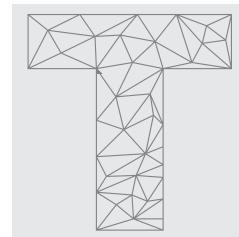
Pujadas, J. (1992) *El método biográfico: el uso de las historias de vida en ciencias sociales*. Madrid: CIS

Requena, F y Ayuso Sánchez, A. (2016) *Teoría Sociológica Aplicada*. Antrhopos Editorial.

Rivera, R. (1998) Rasgos y tendencias de la descentralización en América Latina. En: *Política Social y Descentralización en Costa Rica*. San José: UNICEF.

Romero, C y Sáenz J. (2002) *Municipio y Participación ciudadana*

Sabán, C. (2009). Educación Permanente y Aprendizaje Permanente: dos



modelos teórico-aplicativos diferentes. *Revista Iberoamericana de Educación*, (52), 203-230.

Universidad Nacional. (2015). *Estatuto Orgánico*. Gaceta Ordinaria nº 8-2015 al 20 de abril del 2015.

Wright, C. (1997). *La imaginación sociológica*. Fondo de Cultura Económica.