

Nuevas vías para el desarrollo nacional

Ing. Walter Robinson
Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos
Estructurales (LANAMME)
Universidad de Costa Rica

La situación de los caminos y carreteras de los 5 cantones del Sur de la provincia de Puntarenas, llamados también región SUR — SUR, que representan una cuarta parte del territorio nacional, es un dramático reflejo de una realidad que los costarricenses quisiéramos cambiar, no sólo allí, sino en todo el país.

Más del 95% de los caminos son de lastre o grava, más de la mitad (55%) tienen frecuentes baches e irregularidades y únicamente el 5% tiene la superficie plana o muy regular; casi la mitad de los drenajes y cunetas son inadecuados y sólo en una pequeña porción (3%) funciona bien.

Esos cantones se encuentran con una red vial en mal estado, con muchísimas necesidades, pocos recursos y una limitada capacidad de gestión para revertir la situación y convertir sus deseos en acciones.

Al igual que a los demás Municipios del país, en el año 2002, la ley 8114 les transfirió a estos cantones, toda la autoridad y responsabilidad para financiar proyectos de conservación, mantenimiento periódico, rehabilitación, mejoramiento y desarrollo de la red vial cantonal, que articula y complementa la red nacional, para responder al legítimo anhelo de lograr un impacto positivo, una mayor eficacia en su acción y un aumento de la eficiencia en la inversión en una zona fronteriza estratégica para el comercio intraregional.

La delicada situación de los caminos y carreteras no es el único problema que enfrentan esas comunidades, también son sentidos en otros campos de la infraestructura crítica, en salud, educación, empleo y en el combate a la pobreza, entre otros, donde los problemas más bien parecen agudizarse antes que resolverse, como lo han demostrado diferentes estudios -MIDEPLAN, Estado de la Nación- sobre la situación socio-económica de la Zona Sur y los bajos índices de desarrollo social que actualmente presenta.

La Zona Sur es un ejemplo donde se refleja un problema nacional, efectivamente, nuestro país perdió el norte, el rumbo y la marcha del desarrollo nacional, antes de ello perdimos las ideas y la orientación que nos impulsaron a convertirnos en un país ejemplar de alto desarrollo humano, logrado con pocos recursos y sin hacer concesiones en nuestra democracia y nuestras libertades.

Por ello, existe una gran coincidencia al diagnosticarnos como un país que perdió su capacidad de crecimiento, que tiene una frágil estabilidad en lo económico y que se distancia cada vez más de ser una sociedad equitativa. Revertir ese proceso de deterioro conlleva la constante inquietud y búsqueda de nuevos derroteros, para que nuestra sociedad pueda transitar hacia su desarrollo.

En esa búsqueda de opciones, no podemos menos que aplaudir los ingentes esfuerzos por promulgar legislación ordinaria y constitucional que conforme el marco legal a favor de una efectiva descentralización; donde se privilegie

y dinamice el espacio local, como escenario idóneo para la toma de decisiones de calidad, sustentadas en un mayor interés y participación de la ciudadanía, un profundo y detallado conocimiento de la realidad que permita incorporar en la solución de los problemas la creatividad y las capacidades humanas que nuestro país ha logrado desarrollar con mucho esfuerzo y permanente voluntad en todos los cantones del país.

La transferencia de competencias a los municipios para la gestión de la infraestructura vial se ha hecho con claridad en la ley, pero topa con barreras objetivas y subjetivas para su implementación.

La meta que se ha impuesto la UCR/ LANAMME es colaborar, en su campo de especialidad, con las Municipalidades, para que las decisiones sobre el desarrollo de los caminos y carreteras y la fiscalización de las inversiones sean definidas con rigurosidad técnica, iniciando en Buenos Aires, Golfito, Osa, Coto Brus y Corredores; y así evitar el interminable y frustrante peregrinaje de autoridades y líderes locales hacia los escritorios de las instituciones en la Capital.

Se pretende desarrollar planes viales cantonales articulados, derivados de un plan regulador y con la visión de un plan de desarrollo, que recojan y prioricen con criterio técnico las múltiples peticiones dispersas.

También, fortalecer y crear cuando corresponda, unidades técnicas de gestión vial para cada cantón o grupos de cantones, para coadyuvar con el amplio y disperso aparato técnico que supuestamente atiende y entiende la totalidad del sistema vial nacional.

De la misma manera, propiciar que la asignación, el control y la fiscalización de recursos dejen de estar sometidos o atados a condiciones extralegales y que la tramitación de los presupuestos no parezca un recurrente jalón de orejas a las Municipalidades, mediante el aumento de la capacidad de negociación de cada una de ellas, sustentada en la ley y en la certeza técnica de sus decisiones.

El desafío es grande, porque se trata de articular a favor de los municipios las capacidades nacionales, para que cumplan mejor su nueva función. Con esa transferencia de competencias y recursos no sólo se abrirán nuevas vías en las 81 redes viales cantonales, sino que quizá se pueda abrir también, una nueva vía al desarrollo nacional en su conjunto.