



MUNICIPALIDAD DEL CANTÓN DE POÁS
SESIÓN EXTRAORDINARIA NO. 079-2023
ACTA EXTRAORDINARIA NO. 079-2023
DEL 13 DE JULIO DE 2023

1 Acta número 079 correspondiente a la Sesión Extraordinaria número cero setenta y nueve, celebrada por
2 el Concejo Municipal, a las dieciocho horas del 13 de julio del año 2023, en la Sala de Sesiones de la
3 Municipalidad de Poás, con la asistencia de los señores miembros del Concejo Municipal, Periodo 2020-
4 2024: **Miembros presentes: Presidente Municipal:** Marco Vinicio Valverde Solís. **Vicepresidente**
5 **Municipal:** Gloria E. Madrigal Castro. **Regidores Propietarios:** Tatiana Bolaños Ugalde, Margot
6 Camacho Jiménez, y Marvin Rojas Campos. **Regidores Suplentes:** Carlos Mario Brenes Meléndez,
7 Katia Villalobos Solís, José Ignacio Murillo Soto, e Ingrid Murillo Alfaro. **Síndicos Propietarios:** Luis
8 Morera Nuñez, distrito San Pedro, Luis Amado Quesada Ugalde, distrito San Juan, José Heriberto
9 Salazar Agüero, distrito San Rafael, el Síndico Suplente, Yoseth Suárez Álvarez, en ausencia de la
10 Síndica Flora Solís Valverde, distrito Carrillos y el Síndico Suplente, Carlos Luis Steller Vargas, en
11 ausencia de la Síndica Xinia Salas Arias, distrito Sabana Redonda. **Síndicos Suplentes:** Margarita
12 Murillo Morales, distrito San Pedro, Isabel Morales Salas, distrito San Juan, y María Lenis Ruíz Viquez,
13 distrito San Rafael. -----

14 **Alcaldía Municipal:** MBA. Heibel Rodríguez Araya, Alcalde Municipal. **Secretaria del Concejo**
15 **Municipal:** Edith Campos Viquez. -----

16 **Miembros ausentes:** Emily Rojas Vega, Vicealcaldesa Primera, Fernando Miranda Sibaja,
17 Vicealcalde Segundo, Regidora Suplente María Gabriela Cruz Soto, las Síndicas, Flora Virginia Solís
18 Valverde, distrito Carrillos y Xinia Salas Arias, distrito Sabana Redonda. -----

19 **Invitados:** Carlos Rojas Chaves, Juan Carlos Saborio Zeledón, Fernando Arce Arce, Isabel Ramírez
20 H. de la empresa Consultores y Asesores en gestión Municipal para Latinoamérica, Sociedad Anónima,
21 y la Arq. Grettel Ugalde Murillo y Sandra López, funcionarias Municipales. -----

22 **INVOCACIÓN**-----

23 El Presidente Municipal, Marco Vinicio Valverde Solís, comenta: muy buenas noches a todas y todos
24 los que en forma presencial o por redes sociales nos siguen el día de hoy en la Sesión Extraordinaria No.
25 079-2023. Vamos a iniciar con una invocación a cargo de la Síndica Suplente María Lenis Ruíz Viquez.
26 En Nombre del Padre del Hijo del Espíritu Santo Amén, Dios todopoderoso guárdanos y guíanos
27 plenamente en la vida de Jesucristo, que Jesucristo tu hijo se revele viva y verdaderamente dentro de
28 nosotros para ser llenos de alegría, porque pertenecemos al reino de los cielos, y podemos vivir cada día
29 con fe en él, amén. En el nombre del Padre del Hijo del Espíritu Santo Amén. -----

30 **ARTÍCULO NO. I**-----



MUNICIPALIDAD DEL CANTÓN DE POÁS
SESIÓN EXTRAORDINARIA NO. 079-2023
ACTA EXTRAORDINARIA NO. 079-2023
DEL 13 DE JULIO DE 2023

1 **Aprobación del orden del día. -----**

2 El Presidente Municipal, Marco Vinicio Valverde Solís, comenta: para hoy tenemos como punto único
3 la presentación del Plan Quinquenal, tenemos la grata presencia de Carlos Rojas Chaves, Juan Carlos
4 Saborio Zeledón, Fernando Arce Arce, Isabel Ramírez H. de la empresa Consultores y Asesores en
5 Gestión Municipal para Latinoamérica, Sociedad Anónima, y la Arq. Grettel Ugalde Murillo y Sandra
6 López, funcionarias Municipales, sean bienvenidos a este su Concejo Municipal. Sírvanse a levantar la
7 mano los que estén de acuerdo con el orden del día y finalmente la firmeza del acuerdo. Se acuerda:

8 **ACUERDO NO. 2170-07-2023.** El Concejo Municipal de Poás, una vez conocido el orden del día de
9 la Sesión Extraordinaria No. 079-2023. **SE ACUERDA:** Aprobar el orden del día de la Sesión
10 Extraordinaria No. 079-2023, celebrada el 13 de julio de 2023. Votan a favor los regidores, Marco
11 Vinicio Valverde Solís, Gloria E. Madrigal Castro, Tatiana Bolaños Ugalde, Margot Camacho Jiménez,
12 y Marvin Rojas Campos. **ACUERDO UNÁNIME Y DEFINITIVAMENTE APROBADO. -----**

13 El Presidente Municipal, Marco Vinicio Valverde Solís, comenta: a partir de ese momento, ustedes
14 quedan en el uso de la palabra, no sé cuál sería el procedimiento, me imagino que hacemos la exposición
15 y al final consultas, me parece que sería lo mejor. -----

16 El señor Carlos Rojas Chaves, comenta: buenas noches para la empresa CAGMAL S.A. es un placer
17 estar acá presentarles la culminación de lo que es el plan quinquenal para este quinquenio, para el cantón
18 de Poás, un trabajo un poco arduo, en el sentido de que tuvimos mucha participación ciudadana,
19 involucramiento de las autoridades locales, funcionarios de la Municipalidad, específicamente de la
20 Unidad Técnica y pues hoy tenemos el resultado final de un producto que consideramos tiene todas las
21 condiciones que establece la normativa que aplica para este tipo de instrumentos, sobre todo porque es
22 un instrumento de planificación y desde el punto de vista estratégico, cumple con todas las condiciones
23 que establecen incluso los diferentes entes que tienen que ver con esta materia acá en el País. Sin más,
24 vamos a ir viendo poco a poco, ahí tenemos una descripción muy breve de todos los elementos que
25 componen el plan de conservación, desarrollo y seguridad vial cantonal para Poás en este quinquenio
26 2023-2027, importante también porque en realidad ya ustedes como cantón tenían un plan de vialidad
27 en el cantón y básicamente esto se constituyó en una actualización, aplicando una serie de metodologías
28 e instrumentos que vinieron a desarrollar una nueva herramienta, en este sentido la herramienta tiene
29 todos los componentes que, por ejemplo, establece la guía metodológica que editó el MOPT en su
30 momento para planes quinquenales de vialidad, entonces cumple con todos estos requisitos, además de



MUNICIPALIDAD DEL CANTÓN DE POÁS
SESIÓN EXTRAORDINARIA NO. 079-2023
ACTA EXTRAORDINARIA NO. 079-2023
DEL 13 DE JULIO DE 2023

1 que cumple con los lineamientos de planificación para el desarrollo local que emitió la Contraloría
2 General de la República en el año 2009, cumple con la metodología de MIDEPLAN, para lo que son
3 planes tipo estratégico, ya que este es un plan catalogado bajo esa índole, y éste cumple con toda la
4 normativa nacional y técnica que es muy importante. Pues bien, el plan tiene una serie de elementos,
5 por ejemplo, para poder arrancar con esta herramienta para su construcción, tuvimos que desarrollar una
6 etapa inicial de sensibilización con una serie de actores involucrados que ahora lo vamos a ver, tiene una
7 adecuada justificación, no nos podemos desde el punto de vista estratégico, formular un plan si no se
8 justifica, el plan está alineado con los demás planes vinculantes en este caso con los que son del cantón,
9 plan estratégico, plan de desarrollo humano local, incluso con un plan nacional de transportes y luego
10 vamos a ver ahí todos los planes vinculantes. Se hizo un análisis de situación de todo el contexto interno
11 y externo que tiene que ver con este tipo de planificación, porque uno de los elementos importantes, es
12 tener un diagnóstico de situación de cantón en materia de vialidad cantonal, también hicimos toda la
13 vinculación con la legislación que rige en la materia, sobre todo en materia de vialidad cantonal, contiene
14 un apartado también donde vemos todos los aspectos sobre las características del cantón en cuanto
15 ubicación geográfica y como esto también puede afectar la planificación en la red vial cantonal, se hace
16 una breve descripción de algunos indicadores sociales y económicos, porque cuando estamos hablando
17 de planificar la vialidad, este tipo de materia tiene que ver con el desarrollo del cantón, en aspectos
18 sociales y económicos, se hizo una serie de análisis de acciones que tienen que ver con la conservación
19 y cómo repercute a la hora de planificar la materia vial en un cantón y por supuesto, uno de los elementos
20 que muchas veces la gente común cree que es lo que contiene todo el plan, es la parte técnica, el análisis,
21 el funcionamiento del Estado de la red vial, desde el punto de vista técnico, que es fundamental para ese
22 tipo de plan, pero el plan contiene muchos otros elementos, no solo elementos técnicos sino también
23 sociales y de otra índole, luego revisamos el marco estratégico sobre el cual este plan tiene que
24 desarrollarse y básicamente lo que hicimos fue una actualización del marco estratégico actual que tiene
25 el cantón y lo vinculamos con todas aquellas líneas generadoras que van a repercutir en la planificación
26 vial del cantón, también se establecieron una serie de criterios y metodología para priorizar la
27 intervención de caminos y puentes, que es mucho lo que la gente a veces pregunta, en este plan cómo se
28 van a atender los caminos y puentes, bueno en ese apartado ahí van a ver bajo qué criterios se establecen
29 y se priorizan las intervenciones de caminos y puentes, este plan, por supuesto no debe faltarle
30 componente de recursos económicos y por lo tanto en esta herramienta hicimos una estimación y la



MUNICIPALIDAD DEL CANTÓN DE POÁS
SESIÓN EXTRAORDINARIA NO. 079-2023
ACTA EXTRAORDINARIA NO. 079-2023
DEL 13 DE JULIO DE 2023

1 disponibilidad de los recursos económicos con los que se debe contar para poder echar a andar este tipo
2 de herramienta de planificación. Se definen también los costos por kilómetro de acuerdo a una serie de
3 diferentes intervenciones que también lo vamos a ver. Contiene una propuesta de asesoría, asistencia y
4 capacitación sobre todo enfocado en la parte de Gestión Vial, aquí hicimos una propuesta también
5 específica para la Unidad Técnica como ente encargado de poner en marcha este plan y por supuesto,
6 como es un una herramienta de planificación, tiene sus debidos análisis de riesgos asociados al plan y
7 un mecanismo de evaluación y seguimiento, que es fundamental porque si no la herramienta estaría sin
8 ese soporte fundamental, lo que es evaluar y darle seguimiento. Bueno en la primera etapa, o el primer
9 ejercicio que hicimos fue la sensibilización e información previa de lo que era elaborar este plan,
10 importante porque se hicieron una serie de actividades, eventos, por ejemplo el 5 de octubre del año
11 pasado se hizo una consulta comunal bastante difundida por las redes sociales y medios que tiene el
12 municipio para divulgar ese tipo de información, se hicieron mesas de trabajo con todos los asistentes a
13 este taller, denominamos taller de sensibilización ciudadana para la construcción y/o actualización de
14 plan de conservación, desarrollo y seguridad vial cantonal, cuando nosotros indicamos los términos
15 construcción y/o actualización, es porque aunque al final es una actualización, el plan también tiene una
16 serie elementos que fueron construidos, partimos de cero con algunos de esos componentes internos,
17 pero en realidad es básicamente una actualización de la herramienta y en ese taller, se trabajaron cinco
18 mesas de trabajo o cinco grupos en donde hicimos una serie de interrogantes para ver que entendía la
19 gente, por ejemplo en la mesa número uno, que nos respondieran; ¿qué es un plan quinquenal o un plan
20 de conservación, desarrollo y seguridad vial cantonal?, ¿por qué es importante el plan?, fue otra de las
21 preguntas que hicimos, por ejemplo a la mesa de trabajo número dos, en el caso del grupo tres que
22 respondieran ¿quiénes deben participar en la elaboración del plan?, a veces se tiene la idea que un plan
23 de esos solo los técnicos intervienen y vimos que no, ¿quiénes deben darle seguimiento a la ejecución
24 del plan? y el grupo cinco, ¿cuál es la importancia de la participación ciudadana en la elaboración del
25 plan? este tipo de indagatoria que hicimos en este taller nos dio una serie de insumos importantísimos
26 para poder empezar a construir y actualizar el plan, ¿por qué? porque si partimos de la misma normativa
27 que le asignan recursos para vialidad cantonal al municipio, tendríamos que irnos por ejemplo a la ley
28 8114, en donde se establece que la modalidad de ejecución de los recursos que se les transfieren a ustedes
29 para echar en marcha un plan de estos, es bajo la modalidad participativa, ya ahí tenemos un mandato
30 legal, por eso es que este taller fue fundamental para empezar a cumplir con este mandato legal de



MUNICIPALIDAD DEL CANTÓN DE POÁS
SESIÓN EXTRAORDINARIA NO. 079-2023
ACTA EXTRAORDINARIA NO. 079-2023
DEL 13 DE JULIO DE 2023

1 involucramiento con participación ciudadana, la gente que participó les quedó muy claro que, hay una
2 serie actores vinculados en la elaboración del plan, desde los técnicos, el personal de la Unidad Técnica
3 de Gestión Vial de la Municipalidad, Junta Vial, Concejo Municipal, diferentes instituciones públicas
4 que tienen relevancia aquí en el cantón también, sociedad civil organizada y por supuesto también
5 empresa privada, vean la serie de actores que fueron involucrados en el desarrollo de este plan, eso le da
6 una gran validez a la herramienta, también vimos en cada uno de estos componentes de participación,
7 en qué etapas es que participan, desde la formulación, quiénes intervienen en la ejecución del plan, a
8 quienes les corresponde estarle dando seguimiento al plan cuando ya está en marcha, quiénes tienen
9 vinculación con la parte de evaluación cuando se van cumpliendo metas, aquí es importante que el plan
10 tiene una serie de herramientas de evaluación para que se puedan evaluar desde trimestral, semestral
11 anualmente y por supuesto una evaluación quinquenal, quiénes validan el plan y quiénes lo aprueban,
12 que aquí es importantísimo en el caso de este Concejo Municipal, el único ente que tiene que ver con la
13 aprobación final es precisamente este Concejo. En esas preguntas y en esas indagatorias que hicimos
14 en el taller de sensibilización tuvimos los insumos suficientes también para poder justificar la
15 elaboración y actualización de este plan, en esa justificación también hicimos tres interrogantes, ¿por
16 qué contar con un plan? vean que mucha información salió a partir del taller de sensibilización, porque
17 plan debe garantizar el uso de estos recursos públicos que se invierten en la vialidad cantón, se utilizan
18 con eficiencia y eficacia, es decir que la gestión que realiza la Municipalidad sea eficiente y eficaz en
19 materia vial, es importante tener un nuevo plan, porque esto genera beneficios transversales, es decir, no
20 es sólo ver la mejora en la vía como tal, sino que esto le beneficia a toda la sociedad civil del cantón,
21 porque también cumplimos con atender poblaciones en condiciones de vulnerabilidad cuando hicimos
22 la asociación con otros planes vinculantes y vinculamos esto al plan estratégico y al plan de desarrollo
23 humano local del cantón y lo hicimos, a su vez con el actual plan de desarrollo que tiene el País, ahí se
24 establece una serie de cumplimiento de objetivos de desarrollo sostenible, cuando se hacen planes que
25 tienen carácter estratégico para la sociedad civil, entonces uno de esos aspectos tiene que ver con atender
26 poblaciones en condiciones de vulnerabilidad, no podemos olvidarnos que este plan tiene que ver el
27 tema de aceras, a veces pensamos que es sólo mejorar la superficie de rodamiento, por donde circulan
28 los vehículos, no tiene que ver con peatones y conductores de vehículos, ciclistas en fin, todo ese tipo de
29 población que muchas veces en algunos casos tiene alguna condición de vulnerabilidad, cuando utilizan
30 las vías públicas. ¿Por qué es importante el plan? Bueno porque contiene elementos técnicos y sociales



MUNICIPALIDAD DEL CANTÓN DE POÁS
SESIÓN EXTRAORDINARIA NO. 079-2023
ACTA EXTRAORDINARIA NO. 079-2023
DEL 13 DE JULIO DE 2023

1 ya con eso damos gran viabilidad, porque también el plan tiene como un gran objetivo que es desarrollar
2 y conservar la red vial de este cantón, conservar lo que se tiene, darle un desarrollo importante a futuro,
3 recuerden que un plan de esto que es a cinco años, tiene que tener un punto estratégico de desarrollo,
4 con una visión de futuro, entonces ahí tenemos esa parte importante, también porque proveen
5 infraestructura vial resiliente, digamos en muchos países, cuando se habla desarrollar infraestructuras,
6 las infraestructuras tienen que estar como dice ahí tiene que impactar positivamente en el traslado seguro,
7 ágil, comfortable a las personas, tiene que caracterizar el transporte o traslado de bienes y servicios, por
8 ejemplo, tenemos que tener una infraestructura que apunte a eso y el enfoque bajo el cual se justifica
9 este plan, es un enfoque totalmente estratégico y eso lo vamos a ir viendo conforme avancemos en esto.
10 Vinculación con una serie de planes, ahí quise colocar imágenes de algunos planes con los cuales
11 tenemos vinculación, pero la pantalla me quedó corta, porque son muchos planes con los cuales hicimos
12 vinculación, por ejemplo; plan nacional de desarrollo, inversión pública, 2023-2026 del presente
13 Gobierno, plan estratégico municipal, me faltó la imagen del plan de desarrollo local, aunque este plan
14 de gestión de residuos sólidos en apariencia estaría vencido pero contiene aún muchos elementos
15 importantes que están vigentes, el plan nacional de transporte, objetivos de desarrollo sostenible, y
16 muchos planes ahí que vinculamos pero que se nos hizo pequeña la imagen para poder representar
17 visualmente. En ese análisis de situación hicimos un FODA, obviamente bajo esta metodología
18 podemos determinar cuando hablamos de fortalezas y debilidades, lo que es el análisis interno. qué
19 tenemos en la Municipalidad para desarrollar la gestión vial y un análisis externo acerca de lo que es
20 oportunidades, amenazas porque todo esto hay que contemplarlo en este tipo de planificación, ahí
21 hicimos una lista enorme, ahí estamos como en resumen, fortalezas, por ejemplo en el caso de la Unidad
22 Técnica, hay trabajo en equipo, tienen el componente diseño y construcción, capacidad operativa,
23 priorizan obras a través de matrices que es muy importante, gestionan macroproyectos, hay disposición
24 de funcionarios, tienen mucha experiencia, ya muchos funcionarios tienen aquí años de realizar ese tipo
25 de gestión, hay mucho profesionalismo, eso son fortalezas fundamentales para garantizar el éxito en un
26 plan de estos. Debilidades bueno aunque tienen no mucha maquinaria para desarrollar obras, tienen
27 como debilidad que hay escaso mantenimiento preventivo, ausencia de seguridad en las instalaciones,
28 precisamente donde guardan este tipo de maquinaria, hay debilidades con los sistemas de gestión de la
29 información, se pudo diagnosticar que también hay suministros inadecuados en el campo para
30 desarrollar la gestión, eficiencia en maquinaria de acarreo, pero también encontramos que hay



MUNICIPALIDAD DEL CANTÓN DE POÁS
SESIÓN EXTRAORDINARIA NO. 079-2023
ACTA EXTRAORDINARIA NO. 079-2023
DEL 13 DE JULIO DE 2023

1 oportunidades a veces cuando hablamos de la debilidad la gente dije, que tirada con este tipo de cosas
2 que nos están afectando, pero bueno cuando lean el documento completo se van a dar cuenta que también
3 la metodología que aplicamos es como revertir eso que nos afecta, esas debilidades, pero encontramos
4 oportunidades, capacitación al personal de Gestión Vial de la Unidad Técnica, posibilidad de
5 crecimiento laboral en ese tipo de gestión, aquí se desarrolla muy bien la modalidad participativa en la
6 ejecución de obras, alianzas público-privadas, hay experiencias buenas en este campo, trabajan muy
7 apegados al marco de legalidad eso es fundamental. Amenazas también, este tipo amenazas a veces no
8 es que solo le afectan a este municipio, por la experiencia nuestra en las Municipalidades afectan mucho,
9 por ejemplo, en este momento la ley de contrataciones administrativas a pesar de las reformas que ha
10 sufrido, una de las amenazas son los plazos de contratación de acuerdo a la normativa vigente,
11 vulnerabilidad con los sistemas de agua potable, ausencia de plan regulador, exposición a maltratos por
12 la ciudadanía, sobre todo del persona que está en el campo y es una amenaza que sigue latente es factor
13 político, sobre todo pensando en que cuando vienen nuevas autoridades, puede que quieran revertir
14 aspectos que ya están plasmados un plan, eso es un poco el análisis que hicimos. La legislación buena
15 ahí está toda la legislación vinculándose, aquí tenemos a nuestro experto, el Licenciado Fernando Arce,
16 en materia legal, pero vean que interesante, desde la Constitución Política, Código Municipal, Ley de
17 Caminos, Ley de Simplificación y Eficiencia Tributaria, la famosa ley 8114 que le da recursos a las
18 Municipalidades, la ley 9329 que hizo una reforma sustancial al artículo quinto de la ley 8114 y les
19 inyectó más recursos, pero también más responsabilidades a las Municipalidades para que gestionen la
20 vialidad cantonal, la ley 9660 Ley de Movilidad y Seguridad Ciclista, Ley 9976 de Movilidad Peatonal,
21 la 8131 tiene que ver con Administración Financiera para recursos públicos y algunos decretos muy
22 específicos por el tipo de plan que es este, por ejemplo Decreto del MOPT, donde se habla de
23 especificaciones técnicas para realizar inventarios, el reglamento a la primera ley de transferencia,
24 competencias, el reglamentos sobre el manejo y normalización de la inversión pública en red vial
25 cantonal, y un decreto que tiene que ver con la oficialización de las normas técnicas para el desarrollo
26 de la conservación vial cantonal, entonces son algunas de las normas quizás más relevante, porque
27 también hay más normativa, pero que tienen vinculación con este plan, dadas las características
28 geográficas del cantón de Poás, la red vial tiene afectación por algunas situaciones de orden o evento
29 naturales, hay afectación por ejemplo en el caso del Volcán Poás cuando está en actividad por caída de
30 ceniza, por gases, afectación por las características propias del cantón, inundaciones y deslizamientos,



MUNICIPALIDAD DEL CANTÓN DE POÁS
SESIÓN EXTRAORDINARIA NO. 079-2023
ACTA EXTRAORDINARIA NO. 079-2023
DEL 13 DE JULIO DE 2023

1 un poco todo ese bagaje que recogimos en el plan, con suficiente estudio que lo van a ver en el plan,
2 cada una de esas amenazas fueron contempladas cuando contemplamos la planificación de la red vial a
3 cinco años, son tomadas en cuenta porque no queremos que las inversiones que se hagan en muchos
4 caminos, luego por ejemplo se las lleve el agua, aunque es un País muy vulnerable en ese sentido, pero
5 tratamos de que al momento de priorizar y todo eso, esto está tomando. El plan toma en cuenta también
6 indicadores sociales son muy importantes, recuerden, por ejemplo, cuando a la Municipalidad de Poás
7 se le asignan los recursos de la ley 8114 uno de los elementos que se contemplan para realizar la fórmula
8 de cálculo y ver el mundo que se le asigna, tiene que ver con el índice de desarrollo social que es el
9 índice que mide el grado de progreso o cuando se dice que un cantón es más rico, más pobre tiene que
10 ver con esto del índice desarrollo social, mide el desarrollo social en esos términos, pues bueno Poás
11 tiene según el último índice actualizado, los saca MIDEPLAN y que en el 2017, fue el último, tiene un
12 índice de 66,17 está en la posición 36 con respecto a todos los cantones de este País y eso quiere decir
13 que tiene un nivel de desarrollo medio, no está ni en los niveles de desarrollo bajo, tampoco está en los
14 niveles de desarrollo alto, que tiene algunos cantones, eso nivel cantonal, pero si nos vamos ya a los
15 niveles de desarrollo con este índice distrital, vemos situaciones como por ejemplo que San Pedro, que
16 tiene un índice desarrollo 74,39 también se mantiene en el nivel de desarrollo medio, así sucede con San
17 Rafael, Carrillos, San Juan y el que aparece con un nivel de desarrollo, aunque dice que es menor, se
18 considera que es nivel bajo, es el distrito de Sabana Redonda que tiene un índice desarrollo 59,63, eso
19 lo clasifica en un nivel de desarrollo bajo, estos elementos son tomados en cuenta también a la hora de
20 precisar, es importante que vayan tomando conciencia de eso. Aspectos importantes también de la
21 población verdad, como desde el último censo oficial del 2011 a la proyección que hay y que se hizo
22 para el 2022 en su momento había una población con el censo del 2011, de 29.199 personas con la
23 proyección al 2022 se estimó una población de 34.926 habitantes en el cantón de Poás, incluso muchos
24 de esos análisis, ya también habían sido realizados en el plan de desarrollo humano local del cantón,
25 pero eso es importante, porque necesitamos también tener una proyección de cómo se proyecta la
26 población a futuro, para también entender el desarrollo de nuestra red vial del cantón de Poás, también
27 con indicadores de tipo económico, que es importante considerarlos en el plan, cuando hablamos de
28 indicadores económicos, hicimos un análisis por distrito, porque cuando se habla de desarrollar la
29 vialidad cantón hay que contemplar cómo se desarrolla económicamente cada uno de los distritos, cuáles
30 son aquellos que abandonan una actividad y hay una tendencia a cambiar de actividades económicas o



MUNICIPALIDAD DEL CANTÓN DE POÁS
SESIÓN EXTRAORDINARIA NO. 079-2023
ACTA EXTRAORDINARIA NO. 079-2023
DEL 13 DE JULIO DE 2023

1 cuáles mantienen las mismas actividades, o cuáles más bien potencian las actividades que tienen, por
2 ejemplo si hay actividades tipo agrícola, comercial, todo esos son elementos que nos dieron suficientes
3 herramientas para la planificación de la red vial del cantón, aquí en el plan van a encontrar algunos
4 indicadores interesantes como por ejemplo el índice de competitividad cantonal que para el 2020, Poás
5 estaba en la posición 32 de acuerdo al observatorio desarrollo de la Universidad de Costa Rica, el índice
6 de desarrollo económico, para 2020 estaba en la posición 72.5, y el índice de desarrollo ambiental porque
7 este plan contiene aspectos ambientales de conservación, estaba en el 2020 es la posición 58, que se
8 tomaron en cuenta dentro del plan. Como plan protege de todo esto que tiene que ver con el ambiente,
9 la biodiversidad, uno de los aspectos que nos indica la guía metodológica del MOPT, cuando se habla
10 de desarrollar la vialidad de un cantón, es que se incorporen las acciones de conservación de la
11 biodiversidad en la red vial cantonal, en este caso, tenemos una tabla en donde tenemos una serie
12 caminos, en este caso no vienen los nombres, sino que tienen los códigos bajo los cuales están tipificados
13 los diferentes caminos acá, encontramos cuatro caminos básicamente que tienen vinculación con algunas
14 áreas que tienen que ver con la conservación de la biodiversidad, sin embargo, algunos caminos, por
15 ejemplo, encontramos que tipo de superficies de tierra y lastre, que son caminos que están relacionados
16 con las áreas silvestres protegidas, porque sirven de ingreso a ellas en el caso de esta ruta que da ingreso
17 a esta reserva forestal en Grecia y en el caso de los otros tres caminos tiene que ver con que son caminos
18 aledaños a este tipo de áreas silvestres protegidas, recuerden que el plan no toca como tal para el
19 desarrollo de la red vial nacional, que ahí sería distinto con respecto a este cuadro, porque la
20 Municipalidad no tiene vinculación directa en la red vial nacional, importante contemplar esto en la
21 planificación, porque somos conscientes de que estas áreas le benefician al cantón, por ejemplo, le
22 enriquece contribución a la biodiversidad de la zona, sirve para preservar y proteger la fauna silvestre y
23 el medio ambiente, preservar y proteger el recurso hídrico del cantón, también porque se desarrollan
24 actividades comerciales, turísticas y agropecuarias, por eso es que también se contemplan dentro del
25 plan. Aquí empezamos ya con lo que es la parte de la red vial del cantón, desde el punto de vista técnico,
26 tenemos que Poás tiene 139 caminos, para una longitud total de caminos 107 km, 242 metros por distrito,
27 tenemos que San Pedro, por ejemplo, tiene una longitud de caminos de 17 km, 186 metros, Carrillos
28 tiene una longitud de caminos de 21 km por 139 metros, Sabana Redonda 18 km, 625 metros, el distrito
29 San Juan, con 21 km 134 metros y San Rafael que es el que tiene la mayor longitud de red vial cantonal,
30 con 28 km 928 metros, y vemos cómo están relacionados de acuerdo al área de distrito en kilómetros



MUNICIPALIDAD DEL CANTÓN DE POÁS
SESIÓN EXTRAORDINARIA NO. 079-2023
ACTA EXTRAORDINARIA NO. 079-2023
DEL 13 DE JULIO DE 2023

1 cuadrados, eso también resulta interesante el análisis que se encuentra ya dentro del documento como
2 tal, ahora mucho lo que interesa cuando la gente empieza a revisar un plan de esos, ya vimos qué cantidad
3 de caminos tenemos, vimos cuál es la longitud que tenemos en total, vimos qué encontramos en cada
4 distrito, ahora en qué condición están los caminos, para la red vial cantonal de Poás, tenemos que la
5 condición clasificada como caminos malos, regulares o buenos tenemos por ejemplo, 47 caminos en
6 condición mala, 36 en condición regular, 56 en condición buena, para un total de 139 caminos, ahora en
7 kilómetros, en kilómetros malos tenemos 36km, 486 metros, kilómetro regulares 32 km y 627 metros y
8 kilómetros buenos es como la mayoría, aunque está muy repartido esos 38 km, 129 metros, en realidad,
9 hay como si lo vemos en el gráfico está como en casi parte igual dirían algunos vecinos, lo que se tiene,
10 bueno, regular y malo, bueno, hay un trabajo interesante, entonces dentro de este plan, ¿por qué? porque
11 plan pretende desarrollar, mantener y mejorar todo esto que está acá, mantener lo que está bueno y
12 desarrollarlo supuesto, lo que está regular ojalá en algún momento pase a buen y lo que está malo, tratar
13 de mejorar todo esto, recordemos también uno de los principios que estableció la ley 8114, aunque la
14 modalidad de ejecución de obras se da bajo la modalidad participativa en las obras también hay un
15 principio importante, hay como una especie de limitación, como lo llaman los Abogados, una especie
16 de reserva, no puede usted desarrollar obra nueva, si no ha resuelto esta parte, sin embargo desde el
17 punto de vista legal, también hay sus aspectos, no es que no se pueda desarrollar obra nueva,
18 primordialmente tiene que primero cumplir con el mandato de la ley 8114, atender la infraestructura
19 actual, mejorarla y mantener, es un principio básico. No sólo se hablaba del camino, como tal, sino que
20 los caminos tienen diría acá el Ingeniero y la Arquitecta, un elemento importantísimo que son los
21 drenajes verdad, dado que en este país tan lluvioso, el agua afecta a tantos caminos, este tema del estado
22 de los drenajes es fundamental y también el plan hace un diagnóstico de cuánto drenaje está malo, regular
23 y bueno, vean que en el caso del drenaje se encuentra malo en kilómetros la longitud es de 40 km 892
24 metros, drenaje regular 31 km, 374 metros, drenaje bueno en 34 km 976 metros, es un elemento
25 fundamental que el plan le presta bastante atención, porque nada hacemos en estar mejorando caminos
26 como superficie de rodamiento, si nos olvidamos de este componente importante de la vía pública, claro
27 hay otro componente importantísimo que son las aceras y aquí el señor Alcalde cuando estuvimos en el
28 taller de sensibilización hacia énfasis en ese aspecto, el tema de aceras es fundamental y por eso es que
29 también lo fundamentamos dentro del plan. Estado de la superficie de ruedo, porque el primer elemento
30 que vimos es como el estado general de los caminos, pero aquí es superficie de ruedo, malo, regular,



MUNICIPALIDAD DEL CANTÓN DE POÁS
SESIÓN EXTRAORDINARIA NO. 079-2023
ACTA EXTRAORDINARIA NO. 079-2023
DEL 13 DE JULIO DE 2023

1 bueno, igual en el caso de la superficie de ruedo, cuando hablamos de malo tenemos 11 km, 92 metros
2 y superficie de ruedo regular 25 km, 210 metros, superficie de ruedo bueno 70 km 940 metros, no se
3 confunda con ver una superficie de ruedo en buen estado, si tal vez lo que está debajo de eso, puede estar
4 ya con alguna afectación que tal vez a corto plazo no está dando problemas para la circulación, para la
5 movilidad, pero en el mediano y largo plazo si puede afectar bastante y seriamente la red vial cantonal.
6 La Regidora, Tatiana Bolaños Ugalde, comenta: buenas noches a todas y todos, mi nombre es Tatiana
7 Bolaños, don Carlos, ¿cuáles son los parámetros para decir que un camino es bueno? porque a mí me
8 llama la atención que haya una cantidad grande que diga que es bueno, bueno sería que esté totalmente
9 planito, recién bacheado que más le dan vuelta a los huecos o lleno de parches, pero que se puede rodar,
10 ¿eso es bueno? O ¿cuáles son los parámetros para decir que es bueno? -----
11 El señor Carlos Rojas Chaves, comenta: aquí tenemos dos expertos, de la consultora, a Juan Carlos
12 Saborio y de la Unidad Técnica la Arquitecta Gretel Ugalde Murillo, escuchemos la respuesta de Juan
13 Carlos Saborio. -----
14 El señor Juan Carlos Saborio Zeledón, comenta: muy buenas tardes, en cuando al punto, muy específico,
15 justamente la valoración de un camino, si está en buen o mal estado, no es una valoración visual, por
16 decir así, después de recorrer un camino muchas veces puede llegar a la conclusión técnica, a la
17 conclusión visual de que está en un estado equivocado, por decir así, para establecer que un camino está
18 en estado bueno, hay dos parámetros, el primer parámetro es cómo se encuentra el drenaje que está
19 debajo de la carretera, el segundo elemento es como se encuentra la banda negra que llamamos nosotros
20 la banda de asfalto por encima, entonces ahora sí, qué es más importante para los efectos del estado del
21 camino, no podría decir que es 50 y 50, sin embargo, eso está estandarizado ya, el manual de realización
22 de inventarios del MOPT, establece la metodología para desarrollar este y es la siguiente; se le da un
23 peso a cada una de las cosas, el peso que tiene el estado del drenaje es el 25% y el 75% se le da, al otro
24 componente, ahora si entonces podemos tener estados buenos visualmente en la parte de arriba, pero la
25 parte abajo estar mala, entonces esos dos pesos son los que hacen la diferencia entre estar bueno, o malo,
26 la vista simplemente en el camino, no es un indicativo técnicamente hablando, eso está establecido en el
27 manual de inventario del MOPT. -----
28 El señor Carlos Rojas Chaves, comenta: por cuestiones de tiempo no podemos representar digamos
29 todo el nivel, el detalle técnico de esa respuesta, porque nos extenderíamos mucho. -----
30 El Presidente Municipal, Marco Vinicio Valverde Solís, comenta: sí, de hecho al principio indicamos



MUNICIPALIDAD DEL CANTÓN DE POÁS
SESIÓN EXTRAORDINARIA NO. 079-2023
ACTA EXTRAORDINARIA NO. 079-2023
DEL 13 DE JULIO DE 2023

1 que las consultas serían al final, más bien, si gustan anoten en la libreta y al final consultan, porque si es
2 bastante extensa la representación y si nos extenderíamos demasiado. -----
3 El señor Carlos Rojas Chaves, comenta: continuamos, entonces, otro de los temas importantísimos para
4 efectos de la planificación es, el tema de los puentes, porque igual ahora que el Ingeniero habló sobre el
5 estado de los caminos como tal, la valoración de la estructura de puentes, es una valoración totalmente
6 diferente, los costos de intervención son también diferentes, porque son mucho más elevados, cuando
7 en un plan de esta magnitud aparece la intervención de un puente, hemos visto incluso en algunos
8 Concejos Municipales objetar ciertas inversiones, porque algunas personas consideran que son
9 inversiones muy altas, pero es que el costo de mantenimiento, conservación y reparación de puentes es
10 sumamente elevado, así como su construcción misma, entonces tenemos una serie de puentes acá,
11 verdad con su respectiva valoración, ahí tienen los diferentes nombres, el material en el que están
12 contruidos en forma general, la longitud, el ancho, la cantidad de carriles, las coordenadas donde se
13 ubican estos puentes y el estado, entonces vemos por ejemplo que de esta lista de puentes que tenemos
14 acá tenemos básicamente sólo tres puentes que cumplen con la condición de estado bueno, vean que
15 tenemos en cuanto a condición mala cuatro puentes, condición regular dos puentes, entonces vean que
16 interesante también, aquí hay que invertir muchos recursos, pero también, como son intervenciones muy
17 costosas, esto tiene que ser priorizado también, claro en algún momento dentro del plan se hace todo el
18 análisis, no porque un puente sea más costoso que otro, se va a dejar el más costoso al final, tiene que
19 ver con aspectos también de seguridad, confortabilidad, circulación y de necesidad de tenerlo en buen
20 estado, ¿bajo qué marco estratégico es que este plan se desarrolla?, bajo el mismo marco estratégico
21 filosófico que tiene la Municipalidad, no puede ser otro, con la misma visión, misión y valores que ya
22 usted muy bien conocen, bajo ese marco filosófico es que se desarrolla el actuar de la Unidad Técnica
23 como entidad encargada de la Municipalidad para ejecutar el plan, también encontramos de manera
24 interesante que luego la Unidad Técnica tiene su propio marco filosófico, pero de manera general, este
25 es el marco filosófico bajo el cual el plan se hecha andar, es el marco filosófico y estratégico municipal,
26 sin embargo, no quiere decir que el marco estratégico que tiene la Unidad Técnica como su propia visión,
27 misión y valores no quiere decir que entra en contraposición, no, más bien están en armonía, pero bajo
28 esos elementos filosóficos es que fundamenta el plan, en este en este marco estratégico para poder
29 desarrollar un plan, debemos recordar que los planes se rigen por políticas que son esos grandes
30 lineamientos, esos grandes dictados que se fijaron como ordenanzas para ejecutar acciones sobre todo



MUNICIPALIDAD DEL CANTÓN DE POÁS
SESIÓN EXTRAORDINARIA NO. 079-2023
ACTA EXTRAORDINARIA NO. 079-2023
DEL 13 DE JULIO DE 2023

1 de desarrollo en un cantón y bajo ese fundamento es que al hablar de las políticas del plan quinquenal
2 tomamos en cuenta lo que establece plan nacional de desarrollo, inversión pública 2023-2026, los
3 lineamientos generales de planificación para el desarrollo local de la Contraloría, lo que establece tanto
4 el plan de desarrollo humano local del cantón y el plan estratégico municipal y sobre todo también
5 tomamos en cuenta los resultados del taller de sensibilización ciudadana que se realizó en octubre
6 pasado, bajo esos puntos y respetando que ya existen una serie de lineamientos y políticas en planes de
7 mayor jerarquía, como el plan de desarrollo humano local y el plan estratégico municipal, es que
8 empezamos a construir este tipo de escenario para el plan quinquenal, tomamos el primer componente
9 que se llama conservación, mejoramiento y desarrollo de la red vial cantonal y lo asociamos a dos
10 políticas muy puntuales que tiene que ver con el mejoramiento del buen estado de la superficie de ruedo
11 de los caminos tipo A y B, luego en el plan se fundamenta muy bien este tipo de clasificación de camino,
12 tiene que ver con la importancia y valoración que se hace de caminos y como segunda política para este
13 componente, conservación, mejoramiento de la red vial, lo que es el mejoramiento de caminos de la red
14 vial cantonal pasando de estado regular a bueno, vean que cuando hablamos de políticas, ya aquí estamos
15 haciendo como una especie de ordenanzas, hay una necesidad de pasar caminos que están en regular
16 estado a buen, eso implica todo una serie de acciones de priorización, de inversiones que se hacen bajo
17 una metodología muy riguroso, tiene sus respectivas metas, por ejemplo, cuando hablamos de mejorar
18 los estados de los caminos tipo A tipo B, dice que al menos el 100% de la superficie de ruedo debe ser
19 mejorada en este tipo de caminos y cuando hablamos de pasar de caminos que están en regular estado a
20 estado bueno, es en el quinquenio lograr que el 100%, de los caminos de la red vial cantonal que se
21 encuentran en regular estado pasen a estado bueno, esa es como la meta final del plan, tener todos los
22 caminos que aparecían como regular en condición buena, igual se deben ir priorizando cada año del
23 quinquenio y una meta importante, invertir anualmente en 5 km de mejoramiento de caminos, eso es
24 una meta, aunque algunos dirían que pocos son 5 km, pero cuando hablamos de conceptos y los pueden
25 visualizar muy bien ya en el momento del plan, mejoramiento implica toda una serie de acciones grandes
26 para poner camino en esa condición, en condición de mejoramiento, implica grandes inversiones, por
27 eso es que vemos metas un poquito reducidas, pero es que la inversión es sumamente alta y es que
28 estamos pensando también en la inversión de recursos que se proyectan a cinco años para el cantón,
29 porque recuerden el tema no es sólo caminos, tiene que ver aceras, drenajes, tiene que ver una serie de
30 elementos importantes dentro de la vialidad del cantón, el otro componente que tiene su respectiva



MUNICIPALIDAD DEL CANTÓN DE POÁS
SESIÓN EXTRAORDINARIA NO. 079-2023
ACTA EXTRAORDINARIA NO. 079-2023
DEL 13 DE JULIO DE 2023

1 política, es el componente de seguridad vial, como política se estableció mejoramiento de las
2 condiciones de seguridad vial, en caminos con mayor índice de viabilidad técnico social, ya todo eso
3 sólo ese concepto de ese índice le da una jerarquización a cada camino o una prioridad incluso, y a
4 aquellos caminos que de acuerdo al tránsito promedio diario, aquí también en este plan se toma en cuenta
5 aspectos como aquellos caminos que son más transitados, que deben ser privilegiados de alguna forma,
6 pero como es un componente de seguridad vial las metas son contar al menos 5 km por año de
7 construcción de aceras nuevas ya para el 2023, por lo menos la meta de 2023 tiene un monto económico,
8 y aquí el Alcalde fue enfático en eso, 2023 no podía quedarse sin esa meta anual de inversión en aceras
9 construir, al menos, 1 km aceras existentes por año, de acuerdo a la ley 7600, que cumpla con todas las
10 condiciones para personas que tienen problemas de movilidad, construir de acuerdo con las
11 recomendaciones de Ingeniería de Tránsito, los reductores de velocidad cubriendo el 100% de las
12 solicitudes tramitadas por las comunidades durante el período del plan, eso lleva todo un estudio, no
13 porque una comunidad pida un reductor, se le va a colocar, lleva un estudio técnico hasta social, y se
14 valora y si es viable pues aquí dice que se va a cumplir con atender ese tipo de solicitudes, realizar la
15 demarcación y señalización vial, de acuerdo a la recomendación de Ingeniería de Tránsito cubriendo el
16 100% de las solicitudes tramitadas por las comunidades, es un elemento importante, porque producto
17 del taller de sensibilización aquí la gente levantaba la mano, queremos que nos oigan, las comunidades
18 decían eso, entonces ahí están, son parte de las metas del plan, por eso es que estamos garantizando
19 viabilidad en la ejecución de este plan, el otro componente, un plan de estos no sólo el plan, la gestión
20 vial de un cantón, no es exitosa, si usted no fortalece la gestión y aquí para fortalecer la gestión está este
21 componente que es el fortalecimiento de la Unidad Técnica de Gestión Vial Municipal, política
22 fortalecer la Unidad Técnica de Gestión Vial Municipal, para la ejecución del plan, es decir, no es que
23 tenga una Unidad Técnica que nos esté con ciertas fortalezas, sí, pero hay que fortalecerla más de cara a
24 este quinquenio, ¿por qué? porque producto la experiencia que ya tiene esta Unidad Técnica y el
25 diagnóstico del análisis que hicimos, requiere cierto fortalecimiento en ciertas áreas. Metas, capacitar al
26 menos dos veces al año, al personal de la Unidad Técnica durante la ejecución del plan, adquirir tres
27 computadoras durante el periodo de la ejecución del plan que reúnan las condiciones necesarias para el
28 trabajo que realizan, es un trabajo bastante técnico y social, dar mantenimiento preventivo al 100% del
29 equipo tecnológico, esto es un requerimiento fundamental, a veces le pedimos muchas cosas a este tipo
30 Unidades Técnicas, pero los tenemos trabajando con cosas obsoletas, que ya en el tiempo no le generan



MUNICIPALIDAD DEL CANTÓN DE POÁS
SESIÓN EXTRAORDINARIA NO. 079-2023
ACTA EXTRAORDINARIA NO. 079-2023
DEL 13 DE JULIO DE 2023

1 una gran capacidad de acción, entonces importantes, el equipo tecnológico es fundamental para esto,
2 adquirir un software para el registro y control de información de obras ejecutadas, esto es fundamental
3 aquí estamos hablando ya de una Unidad Técnica con mucho conocimiento, con mucha técnica, con
4 mucha experiencia, bueno ocupamos que ellos se tecnifiquen, que utilicen la tecnología actual, porque
5 eso les va a ahorrar tiempo y les va a generar mayores créditos en la ejecución de obras y otra meta es
6 dar mantenimiento preventivo y correctivo al 100% de la maquinaria que tiene asignada la Unidad
7 Técnica es fundamental para la ejecución de obras que contemplamos en este plan. Otro de los
8 componentes también producto de estos talleres de sensibilización ciudadana, la participación ciudadana
9 es un componente fundamental del plan, política, fortalecimiento de la participación ciudadana en los
10 proyectos de conservación, seguridad y desarrollo en la red vial cantonal, ellos tienen que formar parte
11 de este tipo de planes. Metas capacitar una vez al mes a los comités de camino durante cada año de la
12 ejecución del plan, en temas atinentes a vialidad cantonal, hay muchos temas que las comunidades
13 pueden manejar en materia vial cantonal, no son temas muy técnicos, pero son temas que ayudan a que
14 ellos coadyuven y fortalezcan la vialidad en sus distritos, ejecutar 30 convenios participativos de obras
15 comunales con los comités de camino durante la ejecución del plan, aquí tienen una parte de promoción
16 social muy buena, nosotros hemos recorrido Municipalidades muchas veces las áreas de promoción
17 social están poco debilitadas, aquí tienen una gran ventaja tiene una área social muy fortalecida,
18 aprovéchenla y está meta precisamente es por ese fortalecimiento que tienen desde el área social, la
19 Unidad Técnica, otra meta conformar tres comités de caminos nuevos por año en las comunidades, está
20 metas no fueron inventadas, fueron previamente analizadas, consensuadas y son viables y viene una
21 parte que es quizás parte de la consulta que hacían, los criterios y la metodología para priorizar intervenir
22 caminos, importante los criterios de la metodología para intervenir caminos y puentes se fundamentan
23 con dos insumos fundamentales acá, diagnóstico técnico de la red vial del cantón a un diagnóstico que
24 ya para construir este plan ya se hizo y políticas del plan de conservación y desarrollo seguridad vial
25 fueron las que vivimos anteriormente, o sea tienen los elementos suficientes, los criterios de la
26 metodología para priorizar los caminos, ahora si la priorización se hace adecuadamente tiene que
27 responder a estas preguntas, ¿cuáles caminos y puentes están quedando como prioritarios? Es decir, el
28 plan les va a dar una lista ¿cuál camino está número uno para intervenir? o ¿cuál puente? o ¿cuál es el
29 último camino de la lista de acuerdo a los criterios y metodología que se utilizó para priorizar las
30 intervenciones? ¿es este el resultado esperado? porque de repente les mostramos luego el plan y ustedes



MUNICIPALIDAD DEL CANTÓN DE POÁS
SESIÓN EXTRAORDINARIA NO. 079-2023
ACTA EXTRAORDINARIA NO. 079-2023
DEL 13 DE JULIO DE 2023

1 ven los resultados y de repente algún vecino del cantón dice; no, mi camino no puede quedar aquí como
2 en el año tres de intervención, bueno, pero es que hay toda una metodología de unos criterios que nos
3 dicen por qué ese camino podrá ser intervenido hasta el año tres, o por qué este camino en el año, o por
4 qué este camino en el próximo mes, ¿qué tipo de caminos y puentes resultan como prioritarios? tipo A,
5 alto tránsito, alto índice de viabilidad técnico social, entre muchos otros criterios que ya se han
6 establecido de acuerdo a esta metodología, el orden obtenido es a fin de las políticas del cantón, ahí sí,
7 tuvimos un gran cuidado con los criterios y la metodología acorde a cada política, eso le da fundamento
8 para la ejecución de este plan y los caminos estratégicos para el cantón se encuentran los primeros
9 lugares de la lista, no siempre, sin embargo, es un criterio importante que se tomó en cuenta, caminos
10 estratégicos ¿qué puede ser un camino estratégico? un camino que tal vez no cumple con ciertos
11 parámetros en la priorización para colocarlo en los primeros lugares, pero tiende a considerarse dentro
12 del plan común como un camino estratégico, por una serie de variables que están fundamentadas desde
13 el punto vista, técnico y social, respondiendo a esas preguntas, la metodología de priorización de
14 caminos, tiene que ser certera dentro del plan, ahora cómo relacionamos las políticas y los criterios de
15 priorización, esto tiende a hacer a veces un poco técnico, pero por ejemplo, la política, uno que era
16 mantener en buen estado los caminos, la superficie de ruedo, caminos tipo A y B, que son los caminos
17 digamos que por su clasificación tienen cierta jerarquía, esos están relacionados con criterios como tipo
18 de superficie ruedo, estado de superficie de ruedo, estado en camino tránsito promedio diario, jerarquía,
19 vean como muchas de estas variables han sido tomadas en cuenta para cada política, así sucesivamente,
20 por ejemplo, en la política de fortalecimiento de la participación ciudadana, ahí se toma en cuenta
21 también los caminos de caminos, estado de promedio diario, el índice de viabilidad técnico social,
22 porque ese índice contempla aspectos no sólo técnicos, sino sociales de la comunidad, de la social civil,
23 del cantón y no sería plan si no tuviera recursos, entendemos que básicamente los recursos con los que
24 se invierte son los recursos que provienen de la ley 8114, la ley de simplificación y eficiencia tributarias,
25 específicamente lo que dice el artículo cinco, lo del impuesto al combustible y el porcentaje que se le
26 asigna al cantón de Poás, que todo esto es interesante, porque la gente cuando oye esto, dice si es que
27 del impuesto de combustible hay mucha plata y a las Municipalidades les dan ese dinero, les dan sólo
28 un porcentaje, no es todo el impuesto, pero bueno con un histórico que tenemos del año 2018, digamos
29 los últimos cinco años, las asignaciones presupuestarias de estos recursos, la ley 8114 formamos una
30 línea base para proyectar el próximo quinquenio, pero no es tan sencillo, como tomar la línea base de



MUNICIPALIDAD DEL CANTÓN DE POÁS
SESIÓN EXTRAORDINARIA NO. 079-2023
ACTA EXTRAORDINARIA NO. 079-2023
DEL 13 DE JULIO DE 2023

1 cada asignación presupuestaria que, si ustedes notan, por ejemplo los recursos que se asignan en el 2018
2 fueron mayores a los recursos que se asignaron en el 2020, y la gente diría que extraño deberían aumentar
3 año con año, si debería de hacer esto, pero tomen en cuenta que aspectos macroeconómicos y de la
4 situación fiscal del País hicieron que por ejemplo en el año 2020, la proporción que se le asignó a cada
5 Municipalidad fue mucho menor, hay otros series de aspectos ahí, que si los analizamos sería todo una
6 Sesión acá para ver esas situaciones, pero aspectos más que todo macroeconómicos hicieron que el año
7 2020, la asignación presupuestaria bajara, que es posible que suceda, sí, sobre todo, porque estamos en
8 aspectos de contingencia fiscal, la famosa regla fiscal, ha repercutido también en todo esto, para el año
9 2023,. la asignación presupuestaria de la 8114, nos asigna al cantón de Poás un monto de ¢784,511,960
10 ese es el monto de la 8114, que se tiene para la inversión de ese año, pero sumado a los recursos de la
11 ley de movilidad peatonal que son 45 millones, estos recursos muchas veces no se pueden asignar todos
12 los años con esa frecuencia que quisiera, porque la recaudación es diferente y la asignación a la
13 Municipalidad también es diferente, en cuanto a la ley 8114, pero bueno algunas Municipalidades a
14 veces los asignan de año por medio, porque es la forma de poder estar recaudando un poco ese tipo de
15 asignaciones presupuestarias, pero también lo que queremos ver con este cuadro es que pueden existir
16 otras fuentes de ingresos para financiar la red vial cantonal, como por ejemplo impuesto de bienes
17 inmuebles que alguna Municipalidades toman la decisión de invertir en la red vial cantonal,
18 financiamiento de los programas del MOPT cantonal, convenios por ejemplo con donaciones de
19 RECOPE, alguna otras instituciones públicas que a veces entra en convenios y por ahí se obtienen
20 recursos, y podemos hacer una lista mayor de otras fuentes de financiamiento, pero hay toda una tarea
21 para la Unidad Técnica, incluso explorar otras fuentes de financiamiento de acuerdo a lo que
22 establecimos en el plan. Ahora, proyección de recursos, porque eso es fundamental para poder hacer un
23 plan quinquenal, con la línea base del año 2023 y todo un análisis que hicimos en donde recurrimos
24 información que tiene RECOPE, el Banco Central, el último informe de política monetaria que salió en
25 abril de este año, donde nos daban una serie de expectativas de crecimiento económico para los
26 diferentes cantones en este País, con el criterio experto que ya tenemos, hemos hecho estas proyecciones,
27 logramos tener esto, con la línea base de este año, una proyección de incremento anual al 2027 con esos
28 porcentajes, para el 2024, 8,7 de incremento al año 2025 un 9,3% y en el 2026 un 9,9% y en el 2027, un
29 10,5%, por supuesto, y así lo hacemos ver en el plan es un panorama bastante conservador, que las
30 proyecciones que hicimos, hicimos varios escenarios de proyecciones tenemos un panorama un poquito



MUNICIPALIDAD DEL CANTÓN DE POÁS
SESIÓN EXTRAORDINARIA NO. 079-2023
ACTA EXTRAORDINARIA NO. 079-2023
DEL 13 DE JULIO DE 2023

1 de más expectativa, pero no queremos proyectar eso en el documentos porque la situación fiscal del País
2 no nos permite tener ese tipo de panoramas hoy y lo puede incluso este leer en el informe de política
3 monetaria del Banco que también hace proyecciones muy conservadoras, en ese sentido, pero bueno ya
4 tenemos una predicción de recursos con los cuales podemos proyectar las inversiones del plan
5 quinquenal. Obviamente, aunque tenemos una proyección de recursos a cinco años, recuerden que, no
6 todos los recursos van íntegramente a obras, también tenemos gastos fijos, donde hay que pagar salarios,
7 hay que dar mantenimiento a la maquinaria, contemplar por ejemplo recursos para atender emergencias
8 y una serie situaciones ahí que desde el punto de vista presupuestario, cuando la Municipalidad arma su
9 presupuesto tiene que tomar en cuenta ese tipo de gasto fijo, en grandes líneas, porque en el plan si viene
10 en detalle las diferentes líneas en donde hay gastos fijos, en líneas generales, este sería el panorama, por
11 ejemplo este año de un ingreso de 784 millones y restos, en realidad la inversión real para la red vial son
12 de aproximadamente 562 millones para obras y así sucesivamente con la predicción que hacemos hasta
13 el año 27, son aspectos que se deben de tomar en cuenta, porque muchas veces en el pensar de los
14 ciudadanos es que todo ese dinero va integró a obra, y no, en gastos también, y también hay que tomar
15 en cuenta cuando hacemos este tipo de inversión ya en obra, los costos que tienen las diferentes obras,
16 las intervenciones, por ejemplo hablamos de pasar de un camino estado regular a bueno, ¿qué implica
17 eso? eso implica un costo de acuerdo al tipo de intervención que se vaya a realizar, las intervenciones
18 de acuerdo a los nombres que aparecen ahí, y de acuerdo a las definiciones que da el plan, ahí ustedes
19 pueden conceptualizar todo lo que es, todo una intervención que tenga que ver la conservación, lo que
20 es reconstrucción, rehabilitación y mejoramiento, así sucesivamente, todo eso tiene un costo, ponemos
21 como ejemplo en la primera línea, tipo superficie asfaltado en estado bueno, con los costos actuales,
22 hacemos una proyección y para la meta del quinquenio, esa misma superficie de asfalto en condición
23 buena, dice que el costo de norma de la intervención para llegar de este estado a este estado, por
24 administración por kilómetro eso tiene un costo de $\text{¢}3,161,804$ con el ajuste que se hizo más la norma
25 de intervención, que nos proyectado, un costo de $\text{¢}4,726,721$, con los pozos que tenemos hoy, que se
26 proyecten, estamos actualizando costos intervención, que en algunas Municipalidad nos hemos
27 encontrado que cuando están haciendo intervenciones, manejan los mismos costos de hace cinco años y
28 eso es imposible, eso hay que actualizarlo, traerlo a los costos reales del día, y así sucesivamente, todos
29 los diferentes rubros de intervenciones con los costos ya debidamente actualizados para la ejecución de
30 este plan, la propuesta de asesoría y capacitación para la Unidad Técnica, hicimos un diagnóstico verdad



MUNICIPALIDAD DEL CANTÓN DE POÁS
SESIÓN EXTRAORDINARIA NO. 079-2023
ACTA EXTRAORDINARIA NO. 079-2023
DEL 13 DE JULIO DE 2023

1 la cantidad de personal, encontramos 14 personas integrantes, bueno ahí aparece un Asistente de
2 Conservación, que es un estudiante de Universidad, pero bueno bajo este panorama, en donde tenemos
3 14 funcionarios, con ciertos grados de escolaridad y se les aplicó una herramienta diagnóstica para ver
4 la capacitación requerida, tenemos esta capacitación requerida, por ejemplo en habilidades blandas,
5 crecimiento personal, informática en la administración y gestión de convenios con organizaciones, y
6 vean la cantidad de personas que deberían de estar capacitándose en esos temas, esto es de cara al
7 fortalecimiento de este plan, sistemas de información en Gestión Vial, hidrología en la Gestión Vial,
8 evaluación y diseño en pavimentos, técnicas para la elaboración y redacción de informes, ahí tenemos
9 capacitación que se requiere para tener una Unidad Técnica fortalecida, sin embargo, en el diagnóstico
10 se hace una propuesta de temas de capacitación muy específica de acuerdo al área y de cada integrante
11 de la Unidad Técnica, por ejemplo, para todo el personal de la Unidad Técnica, se requiere capacitación
12 en habilidades blandas, para el personal del área social, capacitación en gestión de convenios con
13 Organizaciones Nacionales e Internacionales, con Asociaciones público-privadas en materia de
14 Legislación Vial, para el personal operativo se establecen dos segmentos con los que tienen educación
15 formal, se requiere que esas personas sean capacitadas o entre en los procesos de educación para adultos,
16 los de educación no formal se requiere capacitación para riesgos en el trabajo, uso adecuado de
17 implementos de seguridad mecánica básica para operador de equipo liviano y pesado electromecánicas
18 para operadores de equipo liviano y pesado, técnicas de albañilería, soldadura básica, son aspectos con
19 los cuales ellos trabajan todos los días y requieren capacitación, hay que actualizar los conocimientos a
20 esta gente, algunos aprendieron esas cosas acá sin tener la capacitación formal, entonces se requiere
21 fortalecer en eso, para el área ingenieril, sistemas informáticos para la administración, elaboración de
22 presupuestos en materia vial, gestión municipal ahí es muy amplio la temática, materiales para
23 pavimentos, también hay todo un bagaje muy técnico de capacitación, seguridad vial, tiene que ver con
24 diseño geométrico, especificaciones, evaluaciones y evolución de la seguridad vial, ese es un tema que
25 ahora se está fiscalizando mucho cuando la Contraloría General de la República hace una fiscalización
26 de obras, con sus expertos incluyen el tema de seguridad vial y como lo maneja el municipio, recuerden
27 que el MOPT, también los puede fiscalizar en aspectos técnicos, puentes, capacitación en la parte de
28 inspección y construcción de puentes, mantenimiento, inspección de obra vial, evolución de la seguridad
29 vial para las Municipalidades y algunos aspectos que aquí creo que el Ingeniero es el que maneja más
30 esos términos de la BIM introducción, gestión de proyectos BIM, sistemas de información geográficos,



MUNICIPALIDAD DEL CANTÓN DE POÁS
SESIÓN EXTRAORDINARIA NO. 079-2023
ACTA EXTRAORDINARIA NO. 079-2023
DEL 13 DE JULIO DE 2023

1 GIS, diseño de modelos de carreteras, Microsoft Project, y toda una serie de aspectos ahí que son
2 fundamentales para el fortalecimiento de la Unidad Técnica. El plan también contiene todo un capítulo
3 que tiene que ver con el análisis de los riesgos asociados a la ejecución del PCDSVC, por ejemplo, se
4 identifican una serie de riesgos que pueden afectar con lo que se está programando con este quinquenio,
5 podrían ocurrir desviación de recursos asignados al plan, bueno, el impacto sería alto si esto sucede, la
6 probabilidad en este momento es una probabilidad media, porque estamos hablando de que si los
7 recursos que se esperan ingresen año con año, no ingresan, pues si el impacto entonces sería alto, medio
8 en cuanto a que la asignación presupuestaria sea reducida y la exposición al riesgo, sería altísima, o sea,
9 cuando hablamos de estos recursos para invertir en vialidad cantonal, hay una exposición bastante alta,
10 podrían ocurrir un cambio en la toma de decisiones, si esto se da y le damos un cambio de rumbo a todo
11 esto técnica social y jurídicamente, el impacto podría ser alto, probabilidad existe una probabilidad
12 media de que ocurra, exposición al riesgo, aun así, se considera una exposición muy alta, podrían ocurrir
13 eventos externos, cosas que están fuera de nuestro alcance, de nuestro poder, el impacto sería medio, eso
14 ya está visualiza dentro del plan, probabilidad baja y exposición de riesgo, baja, el plan tratamos de
15 brindarlo, cuando son situaciones externas que ya conocemos y que nos pueden afectar, eventuales
16 procesos y procedimientos de trabajo inadecuados, si los procedimientos no se cumplen, en este
17 momento, tal y como ya los maneja la Unidad Técnica el impacto sería medio, la probabilidad en este
18 momento baja, porque aquí trabajan muy bien los procedimientos, la exposición al riesgo es muy baja,
19 sin embargo sigue siendo una exposición, que se da para este plan. Tipos de riesgo, encontramos una
20 serie de riesgos desde el organizativo institucional, sin embargo, para la Municipalidad es bajo, tiene
21 una muy buena organización, desde el punto de vista de su configuración organizativa, el riesgo
22 financiero es medio, eso hay que considerarlo, que a pesar de que les puedan afectar por una asignación
23 presupuestaria, que sea reducida, ya la Municipalidad tiene la experiencia de cómo hacer modificaciones
24 y poder aun así invertir recursos, sigue siendo media, riesgo político en este momento tomando la
25 fotografía dicen algunos, el riesgo es bajo, porque también ya aquí a nivel de cantón y de Municipalidad
26 hay una cultura importante de mantener situaciones como éstas planificación, procesos de trabajo,
27 difícilmente alguien venga y haga una revolución en esto, entonces el riesgo en este momento político
28 es bajo, social es bajo porque en la parte social se bajan muy bien con los comités de caminos, tendría
29 que pasar algo inesperado, por ejemplo, que no estén funcionando algunos comités de caminos, que
30 algunas organizaciones sociales del cantón vayan más bien a afectar la Gestión Vial. Otros tipos de



MUNICIPALIDAD DEL CANTÓN DE POÁS
SESIÓN EXTRAORDINARIA NO. 079-2023
ACTA EXTRAORDINARIA NO. 079-2023
DEL 13 DE JULIO DE 2023

1 riesgos, el técnico cuando hablamos, importante a la Unidad Técnica tiene buenos procesos de trabajo,
2 desde el punto de vista técnico, en ese sentido, el riesgo sería medio, desde el punto de vista de riesgo
3 ambiental, se considera que es medio porque todo riesgo en cuanto a infraestructura de obras, sobre todo
4 en materia vial, siempre va a tener un riesgo de tipo ambiental, siempre procuramos que sea la menor
5 afectación posible, por eso lo dejamos como medio, porque también consideremos que por situaciones
6 climáticas pueden y dado a los riesgos que hay aquí en el ambiente, podemos tener, no podemos decir
7 que sea bajo, pero es un riesgo medio que ya se maneja muy bien de todos modos con la gestión que
8 realiza la Unidad Técnica, el riesgo tecnológico, aunque en este momento es bajo, recuerden que lo
9 estamos considerando como un elemento de fortalecimiento para la Unidad Técnica, hay que mejorar
10 ese componente tecnológico para maximizar la Gestión Vial, no quiere decir que en este momento, tal
11 como trabajan, trabajan mal, no, por eso decimos que es un riesgo bajo, y el jurídico aquí sí, si no se
12 apegan dentro de la Gestión Vial, y la ejecución de este plan, bajo la normativa existente y no sólo
13 normativa legal, si no técnica también, el riesgo de exposición sería sumamente alto, para un plan de
14 esta magnitud, y finalmente los planes tienen sistemas para evaluar y darle seguimiento, aquí tenemos
15 algunos matrices, no me voy a tener en eso, porque son simplemente matrices que están diseñadas para
16 la ejecución del plan, hay desde una matriz en donde se puede ver el seguimiento de cada proyecto, en
17 donde se asocia a una política, a un tipo intervención de obra, a un nombre, cómo se le va a llamar a ese
18 proyecto, a esa intervención, esta matriz hay que indicar brevemente una descripción de la obra que se
19 va realizar, el código de camino, la meta que se procura, esto es para el seguimiento anual, entonces la
20 meta tiene que ser anual, cuando inicia, cuando finaliza, el costo de la intervención o de la obra, el
21 nombre responsable y el cargo, esta matriz es conocida acá en la Municipalidad, porque es parte de lo
22 toda unidad de planificación debe desarrollar, además, está en estricto apego a los lineamientos que
23 emite la Contraloría General de la República en cuanto al detalle de lo que debe de contener una matriz
24 de seguimiento de proyectos. Y ya lo que es la evaluación y el seguimiento del plan es a partir de las
25 políticas, el criterio que se utiliza para intervenir, los indicadores, las metas que eso es lo que hay que
26 revisar anualmente, cómo va el cumplimiento de ellas y en algunos casos, en la matriz que puse como
27 ejemplo, puse puntualmente lo de los 5 km porque la meta si es puntual, por ejemplo está dice; mejorar
28 5 km por año, cada año hay que mejorar 5 km de caminos, pasando de regular estado a bueno, es una
29 meta muy puntual que debe de irse cumpliendo y así sucesivamente, este es en el componente de
30 conservación, mejoramiento desarrollo de la red vial, esta otra es para el cumplimiento del componente



MUNICIPALIDAD DEL CANTÓN DE POÁS
SESIÓN EXTRAORDINARIA NO. 079-2023
ACTA EXTRAORDINARIA NO. 079-2023
DEL 13 DE JULIO DE 2023

1 de seguridad vial, igual bajo la misma estructura y así sucesivamente con los diferentes componentes y
2 políticas, aquí tenemos el componente fortalecimiento de la Unidad Técnica, si hablamos de un
3 componente de fortalecimiento, tiene que tener metas también para garantizar que la Unidad Técnica va
4 a ser fortalecida al final del quinquenio y finalmente si queremos tener éxito con la ejecución y la puesta
5 en marcha de este plan, algunas recomendaciones que se apliquen los lineamientos técnicos, legales que
6 se emiten para este tipo de Gestión Vial, que se fomente la participación ciudadana, de acuerdo a lo que
7 ya hemos visto acá y lo que contiene el documento el plan, que se garantice el cumplimiento de las
8 disposiciones técnicas que emitió el MOPT, para garantizar la adecuado funcionamiento de una red vial
9 cantonal, para eso hay una serie de disposiciones muy técnicas que emitió el MOPT, velar porque los
10 recursos destinados para la inversión vial se ejecuten de conformidad con la normativa vigente, generar
11 la necesaria obtención de recursos externos, es decir, este plan tiene la herramienta para que también se
12 procure la inversión externa, que no nos quedemos solo con los recursos de la 8114, exploremos otras
13 posibilidades de financiamiento, darle el seguimiento y evaluación a los proyectos de intervención de
14 caminos y puentes por medio de estas matrices de ese seguimiento, trabajar con sentido de urgencia e
15 importancia en la realización del inventario detallado de puentes, es una recomendación fundamental el
16 tema de puentes hay que este atenderlo con urgencia, porque el inventario actual del estado de la función
17 de puentes tiene que actualizarse, para tener un verdadero ya criterio del estado real hoy de cada puente,
18 y es importante determinar que las predicciones de ingresos para la atención de la red vial, se realizaron
19 a partir de la coyuntura que vive el País por la situación fiscal, importante porque está en la normativa,
20 permitir la labor de fiscalización de la red vial cantonal bajo la rectoría del MOPT que así lo establece
21 la ley 9329 y su reglamento, garantizar que el Concejo Municipal de Poás, o sea ustedes señores
22 Regidores a través de la Alcaldía Municipal comunique de manera formal a la División de Obras
23 Públicas del MOPT, la aprobación de este plan, una vez que esté aprobado, en un plazo máximo de 10
24 días hábiles posteriores a la firmeza del acuerdo, lo anterior de acuerdo al Decreto ejecutivo 40.137-
25 MOPT, así está establecido, una vez que se aprueba se debe de comunicar la aprobación del plan ante la
26 División de Obras Públicas del MOPT, porque el MOPT, de acuerdo a la rectoría técnica que tiene la
27 materia, requiere tener conocimiento de estos planes para sus eventuales fiscalizaciones técnicas y
28 finalmente y muy importante publicitar y poner a disposición de la ciudadanía en general este plan,
29 colocaron en la página web, dar a conocer que ya existe que ya está aprobado, tenerlo a disposición de
30 la ciudadanía en general, el plan aunque tiene elementos muy técnicos, tiene un lenguaje que cualquier



MUNICIPALIDAD DEL CANTÓN DE POÁS
SESIÓN EXTRAORDINARIA NO. 079-2023
ACTA EXTRAORDINARIA NO. 079-2023
DEL 13 DE JULIO DE 2023

1 persona se puede sentar y empezar a leer y entender la dinámica de planificación de la Gestión Vial,
2 sobre todo adaptada a las necesidades de este cantón, ese fue nuestro trabajo como asesoría, garantizar
3 un plan viable, real y que se ajuste a las necesidades actuales que tienen ustedes acá, muchísimas gracias.
4 El Presidente Municipal, Marco Vinicio Valverde Solís, comenta: gracias a usted don Carlos, excelente
5 presentación, muy completo el trabajo, a partir de ese momento iniciamos el espacio de consultas, de mi
6 parte si tendría dos consultas específicas, usted lo mencionó, pero por ejemplo, Calle Chaperno, es una
7 calle que está en mal estado según la lista que ustedes indicaron, esa calle tiene varias zonas de deslave
8 y también falta de cunetas, me imagino que como usted lo indicó, para darle una buena intervención a
9 la carretera, lo primero que habría que hacer son los muros de contención o de gaviones, si son requeridos
10 en los deslaves, posteriormente lo que son cuneteados y desfogues, y por último la carpeta asfáltica,
11 porque si hago primero la carpeta, por la lluvia esas zonas donde hay deslaves, se van a erosionar, me
12 imagino que así es como está en el plan quinquenal. -----

13 El señor Carlos Rojas Chaves, comenta: sí, recordemos una de las situaciones importantes de un plan
14 de estos, se pueden plantear varios escenarios, digamos el escenario óptimo para solucionar todo el
15 problema de la red vial cantonal sería dejar la red vial en muy buenas condiciones óptimas, todos los
16 caminos, eso requiere una gran inversión que posiblemente con los recursos proyectados al quinquenio
17 no se logre, por lo tanto es que se prioriza, ahora al priorizar también puede ser que algún camino no se
18 le de todo el tipo de intervención requerida para dejarlo 100% en condiciones óptimas, porque tal vez la
19 inversión es muy alta y se irían una gran cantidad recursos de un año para ese camino y descuidemos
20 otros, por eso se prioriza y en algunos casos hay intervenciones que son paulatinas, en el primer año a
21 este camino, se le va hacer X trabajo, en segundo año este otro trabajo y así ha sido proyectado el
22 quinquenio, habrá caminos que por el tipo intervención tal vez no nos alcanza los cinco años y quiere
23 más tiempo todavía y más recursos, pero con la pregunta fue tan específica, se las voy a pasar cuando
24 son de temas muy específicos a cada uno de los Especialistas de la Consultora y de repente a la
25 Arquitecta, pero voy a empezar con don Juan Carlos, por la pregunta tan específica. -----

26 El señor Juan Carlos Saborio Zeledón, comenta: vamos a ver, para los efectos de proyectos específicos
27 vamos a ver la metodología con la cual se diseña el índice de viabilidad técnica social, el índice de
28 viabilidad como ustedes conoce, van a tener que ordenarse desde uno hasta 139, esa es la cantidad de
29 caminos que tenemos, ¿cuál es el camino más importante? el uno, el ciento treinta y nueve, o los demás,
30 todos verdad, todos los caminos son importantes, el asunto es que por ejemplo nuestra red tiene



MUNICIPALIDAD DEL CANTÓN DE POÁS
SESIÓN EXTRAORDINARIA NO. 079-2023
ACTA EXTRAORDINARIA NO. 079-2023
DEL 13 DE JULIO DE 2023

1 aproximadamente el costo para remendarla por decirlo así, más o menos ronda en ¢6,000,000 ustedes
2 en los próximos cinco años van a tener gracias a Hacienda la mitad y esto no es solo un panorama de la
3 Municipalidad de Poás, es un panorama de todas las Municipalidades del País, o sea los fondos que se
4 giran normalmente no son para cubrir apenas el 50%. Por otro lado, para los efectos de establecer el
5 costo de un proyecto específico, ese costo es un costo promedio, es un costo estandarizado con base en
6 estudios técnicos y que logran establecer, por decir, así como en el ejemplo que puso Carlos, para
7 mejorar de estado bueno a estado regular, ha estado bueno 4 millones para cierto tipo de acabados, esos
8 costos, son costos muy promedios, entonces generalmente cuando tenemos situaciones especiales como
9 Chaperno, tiene que tener muros, esos muros normalmente no están en todos los costos promedio de
10 todos los caminos, entonces trabajamos con ese costo promedio, porque cuando ya entramos en la etapa
11 en la que hay que detallar cuáles son todas las actividades que incluyen, ahí estamos diseñando y
12 generalmente como esto es un presupuesto, un presupuesto se basa entonces en los montos que tenemos
13 hasta este momento, no sé si le aclaré la consulta. -----

14 El Presidente Municipal, Marco Vinicio Valverde Solís, comenta: la otra consulta, yo observé que en
15 el plan quinquenal las primeras filminas, ustedes proyectaron la construcción de al menos 5 km de aceras
16 nuevas, por ahí lo vi, esas aceras son financiados con recursos de la 8114, la consulta mía es, la ley de
17 movilidad peatonal indica que las aceras corresponde al duelo de la propiedad construirlas y que la
18 Municipalidad tiene que establecer un sistema de cobro para poder recuperar esos recursos, tal vez con
19 el señor aquí de Legal nos podría indicar cómo se podría hacer esta situación, porque me parece como
20 que por un lado se puede invertir, pero por el otro dice que le corresponde al dueño de la propiedad y
21 que recuperar los recursos, ¿cómo se podría solventar? -----

22 El señor Carlos Rojas Chaves, comenta: fue todo un tema de sensibilización, pero aquí está el experto.

23 El señor Fernando Arce Arce, comenta: buenas noches un placer estar aquí y compartir con ustedes, si
24 efectivamente este es un tema que se las trae, la construcción de aceras, al no haber sido reformado, el
25 artículo 84 del Código Municipal, Ley 7794, sigue siendo un deber y una obligación de los dueños y
26 poseedores colindantes a las vías públicas. Ahora bien, ¿cuál es el procedimiento? Sí se puede financiar
27 con fondos del 8114, siempre y cuando que proceda la Municipalidad y reintegrar ese dinero una vez
28 para cobrárselo a los distintos ciudadanos del cantón, pero ¿cómo procede para hacer este tipo de
29 cobranzas? tiene que implementar un reglamento interno, donde se contemplen las tarifas que van a
30 subir anualmente de acuerdo al costo de la vida, entonces hay un procedimiento interno que tiene que



MUNICIPALIDAD DEL CANTÓN DE POÁS
SESIÓN EXTRAORDINARIA NO. 079-2023
ACTA EXTRAORDINARIA NO. 079-2023
DEL 13 DE JULIO DE 2023

1 ser aprobado por el Honorable Concejo Municipal de este cantón, para poder hacer efectivo el cobro, y
2 en este reglamento se va a decir como es el acta de notificación, cuál va ser los costos por metros
3 cuadrados y ahora lo importante de las aceras es que no viene sólo el tema de aceras, con lo de la ley de
4 movilidad peatonal, nos habla como tiene que ser las rampas de acceso a los centros de estudio, las
5 canoas y bajantes, y ya no voy hablar más temas porque son materia ingenieril pero es sobre ese tema,
6 conclusión, si puede financiar con fondos 8114 siempre y cuando se le reintegren una vez que hagan
7 efectivo el cobro, pero para hacer efectivo ese cobro tiene que estar un reglamento interno debidamente
8 aprobado por el Concejo Municipal para proceder. -----

9 El Presidente Municipal, Marco Vinicio Valverde Solís, comenta: perfecto, adicional a esto, nosotros
10 tenemos aquí la modalidad de proyecto participativo, dentro de los proyectos participativos, por decirte
11 de una forma, el 90% son aceras, en ese proyecto participativo el 70% lo pone la Municipalidad y el
12 30% del dueño de la propia, siendo así como usted lo acaba de indicar, entonces no sería viable un
13 proyecto participativo, porque como usted lo acaba de indicar, debería de haber un reglamento y
14 recuperarse el 100% de la que se invirtió en esa acera. -----

15 El señor Fernando Arce Arce, comenta: ahí estamos entrando en otra figura, señor Presidente, cuál es
16 la otra figura, el espíritu del legislador cuando implementó la ley 8114 era la modalidad participativa,
17 involucrar la comunidad civil, al Gobierno Central y al Poder Ejecutivo, entonces hay otras figuras como
18 lo establece el artículo 2 de la Ley general de Contratación Administrativa, y su reglamento que se
19 pueden hacer convenios participativos para buscar todos estos tipos de recursos y antes lo citó mi
20 compañero consultor don Carlos Rojas, que no podemos quedarnos con fondos del 8114, hay que buscar
21 ingresos provenientes de otros recursos, involucrando en este caso, no a los comités de caminos, ellos
22 son los supervisores, a la Asociación de Desarrollo, a la Municipalidad y otras instancias, ahora
23 lamentablemente las ayudas del IMAS, se han quitado, las ayudas comunales ya no son aquellas ayudas
24 que daban antes de 500 sacos de cemento, pero hay otras instancias que se puede involucrar, pero por
25 medio de convenio. -----

26 El Regidor, Marvin Rojas Campos, comenta: buenas noches, bienvenidos los miembros de esta empresa
27 que ha hecho este plan quinquenal y bienvenida a las compañeras de la Unidad Técnica, igual con ese
28 mismo tema de los convenios participativos, la ley 9329 mantiene esa figura de convenios participativos,
29 por lo tanto quien vino a cambiar esto es la ley 9976, pero si se aplica para mi concepto, si se aplica de
30 acuerdo a la norma de la 9329, el artículo se mantiene, usted me corrige si estoy equivocado. -----



MUNICIPALIDAD DEL CANTÓN DE POÁS
SESIÓN EXTRAORDINARIA NO. 079-2023
ACTA EXTRAORDINARIA NO. 079-2023
DEL 13 DE JULIO DE 2023

1 El señor Fernando Arce Arce, comenta: es que este es un tema que a mí me gusta mucho, todo lo que
2 es de caminos, comunidades, recordemos que a pesar de que nosotros tuvimos que trabajar en una serie
3 de Decretos desde que se inició la 8114, hablamos nosotros como Consultoría, cuando trabajamos en
4 Gestión Municipal, que les damos asesoría todas las Municipalidades del País, el problema es que el
5 Legislador a la hora de dictar una ley la hace, pero descuida otras, y recordemos los convenios
6 participativos que reitero, la Ley de Contratación Administrativa no se reformó, el artículo 19 de
7 DINADECO, que nos dice; que las Municipalidades y el Poder Ejecutivo, puede suscribir convenios
8 con las Asociaciones de Desarrollo, vamos más allá, el artículo 9 de la ley 4786 que es la ley de creación
9 del MOPT, dice que el MOPT, está facultado para cooperar con materiales para el mantenimiento de
10 caminos y puentes en la red vial cantonal, esas leyes nunca se derogaron, pero con todo respeto, ustedes
11 son políticos y llegaron algunos Ministros que tal vez eran Ingenieros e iniciar un montón de leyes, pero
12 no reformaron otras leyes, conclusión puede seguir los convenios participativos, porque estamos ante
13 una ley donde no ha sido reformado concretamente para las comunidades, el artículo 19 de la Asociación
14 de Desarrollo de la creación, artículo 9 de la ley 4786 del MOPT y nos vamos a lo que nos dice el Código
15 Municipal de suscripción de convenios también. -----

16 El Regidor, Marvin Rojas Campos, comenta: entonces a la hora de solicitar un convenio participativo
17 para una acera, por ejemplo, bajo esas figuras que usted mencionó, no necesariamente la persona tendría
18 que cobrarse la acera, porque está bajo una figura respaldada legalmente. -----

19 El señor Fernando Arce Arce, comenta: correcto y ellos van a aportar tal vez la mano de obra, o tal vez
20 los pichelitos de fresco, y eso mientras están los compañeros de la Municipalidad trabajando, mientras
21 nos vienen materiales de alguno aporte de alguna Asociación de Desarrollo, que es lo que prevé esto
22 siguiendo el debido proceso para estos efectos, que hagan los estudios previos desde la Unidad Técnica
23 para ver la utilidad pública, que es lo que debe privar en estas cosas, que vayan y que lo sometan al
24 Concejo para la votación y démosle seguimiento. -----

25 El Regidor, Marvin Rojas Campos, comenta: muchas gracias. -----

26 El Presidente Municipal, Marco Vinicio Valverde Solís, comenta: en ese aspecto, entonces sí se puede
27 financiar proyectos participativos con la 8114. -----

28 El señor Fernando Arce Arce, comenta: no hay ningún problema, solo que no sea ruta Nacional, para
29 inclusive se está buscando la figura y me está pidiendo en el Ministerio que si le podemos ayudar para
30 ver si se pueden financiar algunos proyectos sobre rutas nacionales y volver a hacer aquellos famosos



MUNICIPALIDAD DEL CANTÓN DE POÁS
SESIÓN EXTRAORDINARIA NO. 079-2023
ACTA EXTRAORDINARIA NO. 079-2023
DEL 13 DE JULIO DE 2023

1 convenios con el MOPT, pero para rutas nacionales o para una intervención de emergencia sólo con
2 recursos libres, recordemos que la ley 8114 tiene un fin exclusivo y está muy determinado para qué es y
3 ustedes no pueden incurrir, Dios guarde, en lo que nos dice el artículo 110 de la ley financiera y
4 presupuestos públicos que ya son hechos acarreadores de responsabilidades administrativas y penal, y más
5 de lo que dice el Código Penal, ¿por qué? Porque la ley 8114 tiene un fin exclusivo y recordemos que la
6 acera es parte del derecho de vía de un camino, es parte también de ese derecho de vía. -----
7 El Presidente Municipal, Marco Vinicio Valverde Solís, comenta: perfecto, habría que tomar en cuenta
8 también que en el proyecto participativo si son aceras, ojalá que sea contemplado el tema de continuidad,
9 o sea que no sea un pedacito, que se yo dos metros y después no hay acera en ningún otro lado, sino que
10 sea un tramo por lo menos considerable, también tomar en cuenta factores como la ley 7600, que por
11 ahí lo están introduciendo en el plan quinquenal, que vaya acorde con esa ley demás. -----
12 El señor Fernando Arce Arce, comenta: esto me gusta mucho, tiene que contemplar la 7600, que tenga
13 1.20 metros de ancho, el tipo de especificaciones que hay y que sea continuo, porque si nos vamos a la
14 Sala Cuarta y vemos la cantidad de sentencias que hay de aceras es sobre las Municipalidades y vea que
15 triste, que incluya, aunque sea rutas Nacionales a la Municipalidad también, porque ustedes de acuerdo
16 al 169 constitucional es el responsable de todo lo que pasa dentro de la jurisdicción, entonces, eso es lo
17 mejor que pueden hacer, porque, siempre pensamos en el vehículo, nunca pensamos en el peatón. -----
18 El Presidente Municipal, Marco Vinicio Valverde Solís, comenta: muchas gracias. -----
19 La Regidora, Tatiana Bolaños Ugalde, comenta: don Fernando, muchas gracias, tengo dos consultas,
20 la primera como usted se refiere a alguna sentencia de la Sala Cuarta, nosotros, aquí tenemos dos
21 sentencias con respecto a aceras, una que se dio en Calle San José y otra que se dio en el distrito de San
22 Rafael, en San Rafael, se está cumpliendo con hacer esa acera, mas no obstante, aquí no existe un método
23 para cobrar esa acera, no existe y no ha habido de parte de Gestión Financiera, porque lo hemos
24 solicitado en varias ocasiones, yo creo que tal vez me salgo un poco del tema de hoy, pero sí creo que
25 es importante que quede claro la importancia de que las Municipalidad recupere esos recursos que se
26 han invertido y aprovechando su expertiz y además su preparación, me gustaría que usted nos aclare esta
27 situación, se debe de cobrar la acera, aunque se esté cumpliendo un mandato de la Sala Cuarta, en
28 hacerla, se tiene que hacer, sí, pero se tiene que cobrar también, ¿cierto? -----
29 El señor Fernando Arce Arce, comenta: sí, es que recordemos, yo tengo esa costumbre el problema es
30 que lo de las aceras, el antes estaba y me acuerdo, como ahora, en el artículo 76, inciso d del Código



MUNICIPALIDAD DEL CANTÓN DE POÁS
SESIÓN EXTRAORDINARIA NO. 079-2023
ACTA EXTRAORDINARIA NO. 079-2023
DEL 13 DE JULIO DE 2023

1 Municipal, la construcción y el mantenimiento de las aceras corresponde con los dueños y pesebres,
2 ahora se corrió y está en el 84, 84 bis, 85, yo no sé qué del Código Municipal, sí se debe cobrar, el
3 problema es que si no tienen un reglamento, por incumplimiento antes lo que hacía, era que se ajustaba
4 mucho a lo que decía la ley 5060, que era la ley de caminos públicos, entonces terminaba pagando el
5 señor igual, una multa de ¢500, yo en aquellos tiempos que dábamos charlas, se puede cobrar porque
6 inclusive ustedes hacen el trabajo certifica por medio del presupuesto elaborado por la Unidad Técnica,
7 lo certifica el Contador Municipal y con eso lo pueden dirigir al dueño o poseedor contabilizando
8 dándoles plazos perentorios, una vez que le ha dado el plazo, y ellos no cancelan esto, el mismo Código
9 Municipal que habla de la hipoteca, ante incumplimiento, ahí tienen ustedes la herramienta en Código
10 Municipal y recuerde que ustedes tiene una autonomía administrativa, financiera que el voto 5445, lo
11 vino a confirmar, le agradezco mucho su aclaración, y yo creo que es importante que tal vez el próximo
12 martes solicitemos a la administración trabajar en este reglamento para ver si al fin podemos recuperar
13 esos recursos y reinvertirlos nuevamente. -----

14 El señor Fernando Arce Arce, comenta: señora Tatiana Bolaños, sí le hago la salvedad, que tanto el
15 Código Municipal, como el reglamento que viene de aceras, hace la exoneración previos estudios socio-
16 económicos para dispensar del cobro a la persona, qué es lo que pasa, vámonos a Upala y vamos a
17 Guatuso, que nos dicen los Alcaldes de esos lados, mejor no pongamos ese, implementemos eso, con
18 todo respeto, porque la situación socio-económica en ciertos cantones, no permite hacer efectivo ese
19 cobro.-----

20 La Regidora, Tatiana Bolaños Ugalde, comenta: si señor, yo creo que en muchos casos puede ser que
21 sí exista y en otros claramente no, pero bueno vamos a trabajar en eso. La otra consulta con respecto a
22 los proyectos participativos que es una gran duda que nosotros como Concejo tenemos, y de hecho hay
23 una consulta a nivel de Asesoría Legal al respecto; es que por ejemplo, viene un individuo, cualquier
24 persona, no una Asociación, no un grupo de personas de caminos cualquier persona, viene y dice, yo
25 quiero que me ayuden a hacer mi acera a 5 metros al frente de mi casa, entonces nosotros estamos en
26 este momento rechazamos dos proyectos participativos de este tipo, porque, nos parece que no están
27 cumpliendo, esa es la duda que nosotros como Concejo y todos creo que la teníamos y tenemos hasta el
28 momento, ahorita usted ha dado, un mensaje al respecto, pero viene X o Y persona y dice yo quiero
29 hacer un proyecto participativo la acera frente a mi casa, tres o cuatro metros, entonces eso igual califica,
30 igual se pueden utilizar los recursos de la 8114 para hacer esas aceras, o hay que cobrarlas. -----



MUNICIPALIDAD DEL CANTÓN DE POÁS
SESIÓN EXTRAORDINARIA NO. 079-2023
ACTA EXTRAORDINARIA NO. 079-2023
DEL 13 DE JULIO DE 2023

1 El señor Fernando Arce Arce, comenta: reitero lo que dije antes, en estas cosas tenemos que tener mucho
2 cuidado, porque hay veces que creemos que sabemos mucho y somos los que menos sabemos, no voy
3 a defender a la Unidad Técnica, aquí, no hubiéramos podido salir con el trabajo si no hubiera sido por la
4 Unidad Técnica y el aporte del señor Alcalde y la comunidad, porque esto es un trabajo en equipo, ¿qué
5 es lo que pasa? Es que aquí cuando se eliminó el Decreto 34624, que estaba en el artículo 14, todas las
6 competencias que tenían las Unidades Técnicas, ahora en el artículo 5 del Decreto 40137-MOPT, ahí
7 están todas, las funciones que tiene esta gente que son un montón y vuelvo a lo mismo, el espíritu de
8 Legislador era la conservación vial, participativa, qué es lo que quiero decir con esto ustedes tienen la
9 autonomía interna, en base a los estudios previos que ellos hagan sociales, socioeconómicos que prive
10 la utilidad pública, se puede hacer previo informe que venga precedido por ellos, porque para eso están
11 las competencias establecidas sobre toda las funciones que tienen los personeros de las Unidades
12 Técnicas, como defender los derechos de vía si alguien cierra, o hecha algo, como vigilar para que se
13 hagan los desguaces, como llevar un expediente de cada camino, bueno una serie de cosas que ahí se los
14 dejo, en el artículo número cinco del decreto 40137 están, en esta vida la Municipalidad tiene toda la
15 potestad, nosotros somos unos defensores de la Municipalidad, pero yo me muero de risa cuando dicen
16 tiene autonomía administrativa, ustedes vieron el tema ahora, hay que fiscalizar, llevarse por lo que dicen
17 las guías del MOPT, y el artículo número uno de la ley 5060 que dice muy claro el administrador de la
18 red vial cantonal, son las Municipalidades y lo vino a reformar el artículo número dos de la ley 9329, la
19 administración y la responsabilidad total de la red vial cantonal recae sobre la Municipalidad entonces
20 hay que pedirle permiso a todo el mundo para tomar decisiones, pero entonces yo les aconsejo, esto es
21 una escala, sigamos el debido proceso, la Unidad Técnica, hace el estudio, si procede con los elementos
22 suficientes, lo lleva al señor Alcalde, para que el señor Alcalde lo someta al Concejo. -----
23 La Regidora, Tatiana Bolaños Ugalde, comenta: yo le agradezco mucho la aclaración y yo creo que
24 nosotros actuamos de una manera correcta al pedir un criterio al respecto, porque uno como usted dice
25 luego uno tiene consecuencias a otros niveles mayores y siempre es importante aclarar todas las dudas
26 que uno tiene con los expertos, porque uno no puede ser experto en todo, ni todo lo sabe, para eso existen
27 los técnicos y me parece que es muy importante que en la Junta Vial, se analicen bien estos temas, a la
28 hora que se envían al Concejo para que tengamos una seguridad jurídica a la hora de tomar decisiones.
29 El señor Carlos Rojas Chaves, comenta: para abundar un poquito en la respuesta, recuerden que si el
30 reglamento de aceras es aprobado, el reglamento pueden haberlo detallado tan específicamente que



MUNICIPALIDAD DEL CANTÓN DE POÁS
SESIÓN EXTRAORDINARIA NO. 079-2023
ACTA EXTRAORDINARIA NO. 079-2023
DEL 13 DE JULIO DE 2023

1 quede como una especie de ABC de lo que hay que hacer, pero en algunos casos por la experiencia que
2 ya tenemos en muchas Municipalidades, después del reglamento vienen los procedimientos, porque el
3 reglamento de una serie de insumos importantes bajo los cuales por ejemplo la Unidad Técnica va a
4 actuar, pero resulta que ese actuar tiene que estar bajo un procedimiento, entonces usted puso un ejemplo
5 muy claro, si una comunidad o unos vecinos vienen para que le hagan la acera, ya hay un reglamento y
6 un procedimiento, el procedimiento les da la guía a ellos de cómo proceder en ese caso, paso a paso,
7 porque puede ser lo que ha sucedido en algunas Municipalidades, que los vecinos vienen se organizan,
8 hacen rifas y todo, queremos que nos arreglen las aceras, ok qué dice el reglamento X, Y y Z, pero resulta
9 que de acuerdo al procedimiento que tenemos dice que primero tienen que estar bajo la guía de un
10 Comité de caminos, luego que tienen que cumplir con estos requisitos, porque si no, las solicitudes van
11 a llover desordenadamente y la gente tal vez donde dice aquí tenemos un reglamento hecho, sí pero eso
12 hay que regularlo, hay que estandarizar procedimientos de acción para que también la Unidad Técnica,
13 Después no se le salga de su accionar todas esas solicitudes de cosas que les van a llegar como en temas
14 del de aceras. -----

15 La Regidora, Tatiana Bolaños Ugalde, comenta: a dado usted don carlos en el punto, porque ese es el
16 punto, nosotros la semana antepasada, creo que hablé sobre el tema, que no eran Asociaciones, o grupos
17 organizados, sino eran Pedrito, Jorgito, Alejandrito, Tatianita y cada quien por separado, que le hagan el
18 frente de la casa, y que les regalen el cemento, la piedra y es un festin, por eso es que todo tiene que estar
19 muy bien fundamentado y lo ideal para mí sigue siendo, que exista detrás o un grupo organizado, o un
20 comité de vecinos, o una Asociación de Desarrollo y no que sea X, Y o Z, el que venga y pida de forma
21 individual, yo creo que eso es un tema que hay que verlo con la Junta Vial y la Unidad de Gestión Vial,
22 porque en los formularios permiten que venga una sola persona y yo no estoy tan segura de que eso sea
23 cierto, eso vamos a tener que revisarlo bien y le agradezco mucho realmente su aclaración, yo creo que
24 para todos ha sido importante, gracias.-----

25 El Alcalde Municipal, Heibel Rodríguez Araya, comenta: creo que el tema del plan quinquenal, nos
26 salimos a una esfera de un elemento que es parte del plan quinquenal que, básicamente aquí lo tenemos
27 a nivel de metas en función a los recursos que podemos invertir, basado en los 700, 800, o 900 millones
28 que vamos a tener en presupuesto, tengo clarísimo que la 8114, tiene que ser exclusivamente para la red
29 vial cantonal, es clarísimo que las Municipalidad también puede con recursos propios, invertir en rutas
30 nacionales, también es un tema que está claro y en cuanto al reglamento, la buena noticia es que ya lo



MUNICIPALIDAD DEL CANTÓN DE POÁS
SESIÓN EXTRAORDINARIA NO. 079-2023
ACTA EXTRAORDINARIA NO. 079-2023
DEL 13 DE JULIO DE 2023

1 terminamos, también siempre había dicho que esto tenía que ir incorporado en conjunto con el trabajo
2 que están haciendo ustedes y en cuanto al tema de las aceras, creo que el elemento clarísimo es qué es
3 una acera, o sea, la definición de acera, porque resulta que, por ejemplo, en la resolución de la Sala dice
4 haga la acera, pero, para hacer la acera hay que hacer un kilómetro de alcantarillado, hay que hacer un
5 kilómetro de cordón y caño, bueno incluso nosotros nos aprovechamos porque ahí teníamos una tubería
6 de agua potable que tenía 70 años en hierro negro herrumbrosa y también metimos ahí mismo una
7 tubería de 8 pulgadas, en PVC, para también aprovechar el trabajo y no después romper lo que hemos
8 hecho para meter una tubería que algún día hay que cambiar, la pregunta es, entonces le cobramos todo
9 eso a la persona, creo que aquí hemos llegado a la conclusión de que las obras complementarias son,
10 Recursos de inversión municipal vía 8114, y lo que vamos a cobrar es la acera, o sea, la loza de un metro
11 20 por un metro. Es decir esa loza de un metro 20 vale ₡20,000 o ₡22.000 y si son 8 metros, entonces
12 vale ciento y resto mil colones, porque con el modelo que se había pensado principalmente, habían
13 familias que están en pobreza extrema y que tenían que pagar dos millones y resto por hacer 10 o 12
14 metros de acera frente a la casa, entonces aquí yo creo que nosotros a nivel técnico, a nivel legal, hemos
15 trabajado el tema, creo que lo tenemos claro, hay muchos reglamentos, antes era sencillo, la UNGL, generó
16 un machote para todo el mundo, pero resulta que después de algunos que ya lo tenían aprobado, le fuimos
17 a preguntar que cómo lo estaban implementando y no sabían cómo, o sea ya tenían el reglamento
18 aprobado ya por ley habían cumplido con la ley, pero dicen que tantos meses después, no sabían cómo
19 lo estaban haciendo, y ahí hay dos elementos, uno es mantenimiento de aceras, y otro es construcción
20 de aceras nuevas, ahí hay otro tema, la ley claramente dijo en el caso de mantenimiento de aceras usted
21 hace la inversión y los costos o presupuestos ejecutados, crea una tasa que se la va a cobrar a los
22 propietarios del distrito, esa es una tasa, incluso ya lo calculamos aquí más o menos y llegamos a una
23 consideración de que el costo por cada millón de bienes inmuebles de un distrito va ser aproximadamente
24 dos mil y resto de colones por año, de una tasa por mantenimiento de aceras y la construcción de aceras
25 nuevas, esa se le cobrara al propietario, pero lo que se refiere a la loza, si tenemos que hacer un montón
26 de obras complementarias adicionales eso si, definitivamente no se lo podemos cobrar, porque la verdad
27 eso convierte el tema en algo imposible, por dicha no tenemos fincas muy grandes, pero en el caso de
28 una finca donde hay un propietario que tiene tres o cuatro kilómetros de acera, no vive nadie ahí y le
29 metemos 30, 40 o 50 millones de costo por construir la acera nueva, yo quiero ver eso, quiero ver si
30 jurídicamente eso es tan factible y principalmente con la situación que tienen los finqueros de nuestro



MUNICIPALIDAD DEL CANTÓN DE POÁS
SESIÓN EXTRAORDINARIA NO. 079-2023
ACTA EXTRAORDINARIA NO. 079-2023
DEL 13 DE JULIO DE 2023

1 Cantón, la mayoría están dedicados al café y la mayoría está en una situación bien complicada para
2 decirle bueno le voy hacer la acera frente a su finca y se la voy a cobrar, que eso también hay temas que
3 hay que analizar, pero bueno, yo creería que estamos en la condición de presentar el programa de
4 reglamento, cómo decía el Licenciado, sea el Concejo Municipal que le corresponda definir, y el tema
5 realmente le hemos tenido que echar pensamiento porque la verdad es que el asunto se las traía, porque
6 la ley dice se cobra la acera pero ¿qué es la acera? y donde no podemos hacer la acera, donde hay una
7 peña qué, entonces todos los muros de contención y todas las cosas, porque tenemos muchas casas que
8 el nivel está por debajo de la calle, ¿qué hacemos ahí? Me parece que alguien pensó que seguramente
9 hacer una acera es llegar a una urbanización super plano y haga eso, pero esa no es la realidad, tenemos
10 calles que nacieron con el cantón, tiene ciento y resto de años de estar ahí, y ahora sí vayan y hagan las
11 aceras a todas esas calles, exija a la gente que la haga y una serie de complicaciones, pero yo creo que
12 gracias al trabajo de la Unidad Técnica, de la Asesoría Legal y de la investigación que se ha hecho en
13 otras Municipalidades, ya tenemos una propuesta que creo que es potable para resolver este tema de la
14 aplicación de movilidad peatonal de acuerdo con el Código Municipal también. -----

15 El Regidor, Marvin Rojas Campos, comenta: tal vez para que quede un poquito más claro, porque
16 pareciera que acá hay algunos compañeros que tal vez no han leído específicamente lo que indica el
17 Decreto 40138-MOPT, en el artículo 8 establece la aplicación de la modalidad participativa el inciso B,
18 dice; obra por convenio con participación de las comunidades de otras Municipalidades de personas, vea
19 que hace la separación de organizaciones e individualiza a personas por lo tanto, no podemos desconocer
20 esta norma, porque perfectamente podría cualquier ciudadano solicitar un convenio participativo y
21 presentar un recurso de amparo porque este Concejo no lo apruebe, me parece a mí, el Asesor me
22 corregirá si me equivoco, pero si la ley lo estableció de esa forma me parece que debe de aplicarse no se
23 puede excluir a una persona de un convenio, por lo menos es mi interpretación. -----

24 El señor Fernando Arce Arce, comenta: no lamentablemente ahí está errónea yo para suscribir con un
25 convenio con alguien, tengo que ser una persona que sea acreedor de que tenga su naturaleza jurídica
26 que lo faculte, ya la Procuraduría lo ha dicho en reiteradas ocasiones, jamás una Municipalidad puede
27 suscribir un convenio a título personal con una persona. -----

28 El Regidor, Marvin Rojas Campos, comenta: entonces esta norma como quedaría, porque sí establece
29 las personas físicas y jurídicas. -----

30 El señor Fernando Arce Arce, comenta: ¿cuál es una persona física? -----



MUNICIPALIDAD DEL CANTÓN DE POÁS
SESIÓN EXTRAORDINARIA NO. 079-2023
ACTA EXTRAORDINARIA NO. 079-2023
DEL 13 DE JULIO DE 2023

- 1 El Regidor, Marvin Rojas Campos, comenta: cualquier ciudadano, para mí cualquier ciudadano. -----
- 2 El señor Fernando Arce Arce, comenta: totalmente errado, igual que un montón de redacción que tiene
3 eso, yo no le he puesto atención a eso, pero sí me decía el 40138 la modalidad participativa con
4 Asociaciones, con la comunidad civil, con Poder Ejecutivo, léame bien por favor el artículo. -----
- 5 El Regidor, Marvin Rojas Campos, comenta: obras por convenio con participación de las comunidades,
6 de otras Municipalidades, de personas o entidades públicas o privadas, nacionales o extranjeras dentro
7 del ejercicio de sus competencias. -----
- 8 El señor Fernando Arce Arce, comenta: es muy clave, la persona se refieren al representante legal de
9 cada una de esas instituciones, así de simple, o comunidad organizada exactamente, no puede ser
10 personas físicas de manera individual ya la Procuraduría en calidad de Abogado del Estado en su artículo
11 número dos, que todas las opiniones de ellos son de acatamiento obligatorio, lo ha dicho, salvo que esa
12 persona individual quiera agarrar 10 millones y decírselo a la Municipalidades, lo toma para el camino
13 y lo hace a través de la Asociación de Desarrollo, no puede a título personal, arrojarse esas competencias.
- 14 El Presidente Municipal, Marco Vinicio Valverde Solís, comenta: quedó lo suficientemente claro. -----
- 15 La Síndica Suplente, María Lenis Ruíz Víquez, comenta: buenas noches, muchas gracias señor
16 Presidente, por el espacio, don, Carlos, don Fernando y compañeros. Don Fernando ese es un tema que
17 a mí también me apasiona demasiado y me emociona mucho escucharlos, yo tengo un comentario,
18 siempre lo he dicho y lo seguiré diciendo la Unidad Técnica, yo admiro muchísimo, el trabajo de la
19 Unidad Técnica, realizan dentro de las Municipalidades un trabajo sumamente importante, no me atrevo
20 a decir que el más importante, pues todos los departamentos tienen su función muy importante, pero la
21 Unidad Técnica, es una maravilla y el trabajo que tienen es un trabajo increíble, yo veo las redes sociales
22 y hay una cosa que a lo largo de algunos años me ha llamado la atención, es ver la exigencia de los
23 munícipes con respecto al estado de las carreteras y no sólo aquí, porque yo sigo otras páginas de otras
24 Municipalidades y otros lugares, usted puede desarrollar, 500 proyectos en cuatro años, pero la gente
25 siempre te va a exigir carreteras en buen estado, siempre, es la exigencia en todos los munícipes, en todo
26 lado, donde se publique el mejor proyecto para el cantón, la gente va a decir, lástima que no invirtieron
27 tanto en carreteras, ese era un comentario que, yo quería hacer, porque visito ahora regularmente un
28 lugar y lo voy a mencionar, se llama Palmitos de Naranjo, y tiene absolutamente todos los caminos
29 asfaltados en excelente estado, ahí hay de todo, usted no oye a la gente hablando de todo lo que ahí hay,
30 oye a la gente hablando del estado de las carreteras que, es impecable, entonces que bonito sería que



MUNICIPALIDAD DEL CANTÓN DE POÁS
SESIÓN EXTRAORDINARIA NO. 079-2023
ACTA EXTRAORDINARIA NO. 079-2023
DEL 13 DE JULIO DE 2023

1 pudiéramos en este cantón tener todos los caminos impecables y yo apuesto que la gente estaría feliz,
2 ese es un comentario. Ahora, la infraestructura vial, no es solo carreteras en buen estado, ya nos
3 explicaron eso, son muchas cosas más, el tema de aceras lo hablábamos el martes pasado aquí con los
4 señores del Concejo, que bueno sería que, dentro de estos planes pudiéramos involucrar a la gente y
5 enseñar a la gente a cuidar la infraestructura vial, porque tenemos exigencia de la gente, de carreteras en
6 buen estado y de aceras, pero, no nos están cuidando las aceras, usted construye metros de acera y la
7 gente los coge de parqueadero, la gente en menos de dos años ya tiene las aceras destruidas, usted viene
8 y coloca cualquier cantidad de parrillas para prevenir accidentes y cuando usted va a ver en vuelta de
9 dos años ya no hay, están destruidas, se las robaron, entonces, yo creo que el plan quinquenal es algo
10 muy importante para el cantón, creo que dentro de todo el trabajo que ustedes desarrollen que creo que
11 estuve en un taller por ahí con ustedes, por cierto muy bonito y muy interesante, hay compañeros que
12 también estuvieron, debemos desde la Junta Vial, la Municipalidad, los comités de caminos,
13 Asociaciones de Desarrollo, y de todos los que estamos involucrados construyendo aceras y mejorando
14 la red vial, y buscar la forma de educar a los munícipes para que nos ayuden, me parece que la semana
15 pasada hablamos, tal vez cobrando, verdad, o sea ya construimos la acera, con proyecto participativo, o
16 como sea y aquí está la acera, alcantarilla porque en algunos casos, como decía el señor Alcalde, acera
17 y cordón y caño, ahora sí aquí está la acera, pero si en vuelta de un año ya esa acera está destruida, ¿qué
18 pasa? El vecino mismo nada más viene y nos llama, y nos dice, Asociación de Desarrollo, o
19 Municipalidad, vea el estado de la acera, entonces ese es un comentario que les dejó ahí. -----
20 El señor Carlos Rojas Chaves, comenta: tal vez, le puede dar la aclaración doña Isabel, acá, pero antes
21 de pasar el micrófono a Isabel, para que hable sobre el tema, por la experiencia que ella tiene y el trabajo
22 que hace la parte social de la Municipalidad, recuerden esto, ahorita están ustedes enfrascados por el
23 tema de acera, por la Ley de Movilidad Peatonal, hay otras Municipalidades que, ahora tienen otro
24 problema nuevo, porque hay otras leyes ahí, que tal vez aquí no las han visualizado ahorita por la
25 magnitud de los impactos, pero les pongo un ejemplo, la Municipalidad de Curridabat, está haciendo un
26 reglamento, para la cuestión de la movilidad ciclística, por el impacto que está teniendo en Curridabat,
27 todos los colectivos de ciclistas que se desplazan por ese cantón, ellos también tienen una ley y esa ley
28 le da también a la Municipalidad una serie de atribuciones y obligaciones que tiene que cumplir respecto
29 a la garantía de ese tipo de usuario de la vía pública, los ciclistas también ahora están siendo parte, están
30 tocando puertas en las Municipalidades, donde están las vías exclusivas, por lo menos en las zonas



MUNICIPALIDAD DEL CANTÓN DE POÁS
SESIÓN EXTRAORDINARIA NO. 079-2023
ACTA EXTRAORDINARIA NO. 079-2023
DEL 13 DE JULIO DE 2023

1 urbanas para ciclistas y están exigiendo cosas, los peatones ya están viendo la situación que se está
2 presentando con esto, entonces, su hay una serie de movimientos en este País, por las diferentes leyes
3 que han estado sacando, donde ya todo el mundo toca puertas, y eso son elementos que hay que ir
4 considerando a futuro. -----

5 La señora Isabel Ramírez H. comenta: buenas tardes, con respecto a esto, enfatizar la importancia de la
6 promoción social, porque es la Promoción Social, la que hace ese enlace de la Unidad Técnica hacia cada
7 ciudadano que vive alrededor de ese camino, los comités de caminos, o como le quieran llamar a los
8 grupos que están organizados con las Asociaciones de Desarrollo, porque recordemos que es comunidad
9 organizada, de ahí que nosotros incluimos en las metas el trabajo con los comités de caminos, aquí a la
10 compañera Ariana, va a tener que hacer todo un trabajo grandísimo de empoderamiento comunal que
11 va a conllevar precisamente a esa educación que necesita la comunidad, aquí hay que hacer una sinergia,
12 no se trata sólo de ir a educar, sino que también tenemos que apoyarnos con los compañeros de Tránsito,
13 para esos vehículos que estacionan ahí, necesitamos que esos munícipes se convierta como decía el
14 compañero Fernando, hace muchos años, siempre decía que, los comités de caminos eran como los
15 Policías Municipales, pues mejor aún si todos los munícipes se convierten en Policías Municipales,
16 porque entonces todos nos vamos a cuidar, entre todos, pero de aquí es que nace esa importancia de las
17 capacitaciones a los comités de caminos, es muy difícil para Ariana sola, poder atender todo, en eso
18 estamos muy claros, pero si vamos organizando y vamos trabajando, con los líderes comunales, y
19 empoderando esos líderes comunales, ellos a su vez hace un empoderamiento a otra escala, y ahí lo
20 vamos logrando, pero fundamental en ese proceso en lo que es la Promoción Social, así que les solicitaría
21 todo el apoyo que puedan, ustedes que están más involucrados, para que la compañera pueda desarrollar
22 todavía mejorar su trabajo y pueda ampliarlo más, con la colaboración de todos ustedes y todos los
23 líderes que ustedes también ya conocen, en las comunidades, muchas gracias.-----

24 El señor Fernando Arce Arce, comenta: para reforzar lo que usted dice, la preocupación de las aceras, el
25 artículo 231, de la ley 9078, que es la ley de vías públicas terrestres, dice que las Municipalidades y el
26 MOPT, tienen que estar vigilantes para que nadie obstaculice, ni dificulte el paso de los peatones por las
27 aceras, conclusión, no se puede porque no tenemos la capacidad instalada, pero si yo estoy y veo carritos
28 vendiendo copos en una acera aunque se esté ganando, hay que buscarlo, cuál es el mejor paso, si hay
29 un carro mal estacionado, la ley le da esa facultad en el 231. -----

30 La Regidora Suplente, Katia Villalobos Solís, comenta: buenas noches, me parece excelente, toda esta



MUNICIPALIDAD DEL CANTÓN DE POÁS
SESIÓN EXTRAORDINARIA NO. 079-2023
ACTA EXTRAORDINARIA NO. 079-2023
DEL 13 DE JULIO DE 2023

1 planificación que es la base para que cualquier Municipalidad tenga éxito, en especial como dice la
2 compañera Lenis, en la parte vial que es donde todo el mundo tiene el ojo puesto, el tema de los
3 desfogues, es un tema que aquí hemos venido hablando y en Carrillos en parte de la Sonora, hay un
4 desfogue que estaba en términos prioritarios, para inicio de este año, para el verano, específicamente con
5 la urgencia de que no se dejara para el invierno, pero no sé qué ha pasado, estaba como prioritario y no
6 se pudo resolver ese tema, entonces en este plan que viene para estos 5 años, existe la posibilidad de
7 establecer las emergencias y que no se interfieran o que no se antepongan otros proyectos o tiene que
8 ver mucho con otros temas, que se yo que no tengan exactamente carácter natural, por ejemplo, sino
9 simplemente que se haga una eficiencia administrativa a la hora de que si se establece prioridades se
10 cumplan esas prioridades, no simplemente que se interpongan otras, algo que es de años de estar mal y
11 que venía ya proyectado y no se pudo hacer porque se ha postergado, entonces mi pregunta es que ojalá
12 que en este plan se establezca, logre cumplirse como prioridad, tomando en cuenta los factures naturales
13 que afectan demasiado a los vecinos de estos desfogues, que ya son años de estar en eso, lo digo porque
14 ese ya estaba en plan hace tiempos y no se ha hecho, se ha dejado, y se ha dejado y me preocupa, que
15 estén bien claras las reglas de ese plan quinquenal para que ojala se puedan ejecutar esos prioritarios. –
16 El señor Carlos Rojas Chaves, comenta: bueno, no sé si es un proyecto muy específico que ya estaba
17 programado, recuerde esto, también si el plan contempla previsión para obras de ejecución inmediata
18 por casos de emergencia, eso sí, pero eso ya ese punto es un proyecto específico. -----
19 El Alcalde Municipal, Heibel Rodríguez Araya, comenta: hay que recordar que también estamos
20 obligados a cumplir con la ley de emergencias, entonces cada vez que hay una emergencia hay un
21 reporte, hay un equipo primario que valora si hay que sacar gente o rescatarla, luego una evaluación, y
22 un plan remedial y ese plan remedial tiene prioridad, entonces hay mucha legislación, y si nosotros
23 tenemos programado un desfogue por decir algo, muchas veces, tenemos que parar y coger la cuadrilla
24 y por ejemplo, ahora estamos en Barrio Santa Cecilia, porque se inundaron un poco de casas y estamos
25 trabajando ahí, y eso no estaba en la programación, entonces la claridad es que sí, la priorización se hace,
26 tomando criterios de los criterios para priorizar proyectos, cuándo si, cuándo no, cómo, pero cuando hay
27 emergencias la ley Nacional de emergencias, nos pasa por encima, entonces igual, tenemos que entrarle.
28 El Presidente Municipal, Marco Vinicio Valverde Solís, comenta: bueno, en este caso específico, creo
29 que es un proyecto que esta desde inicios de esta administración, no fue desde enero, porque yo estuve
30 en la Junta Vial y se a postergado, entonces sería importante que esta vez, en el nuevo plan quinquenal,



MUNICIPALIDAD DEL CANTÓN DE POÁS
SESIÓN EXTRAORDINARIA NO. 079-2023
ACTA EXTRAORDINARIA NO. 079-2023
DEL 13 DE JULIO DE 2023

1 sí se le de seguimiento y que se haga, porque ya es bastante de estar pateando la bola y nunca se aterriza,
2 entonces muy importante tomar en cuenta ese proyecto, creo que no tenemos más consultas, gracias a
3 Carlos Rojas, gracias a Juan Carlos Saborio, gracias a Fernando Arce, muy bueno su aporte y nos aclaró
4 muchas dudas, gracias a Isabel Ramírez por su presencia y también agradecer a Grettel y Sandra por su
5 presencia en este Concejo Municipal. Al no haber más asuntos que tratar se levanta la Sesión al ser las
6 veinte horas con veinte minutos de la noche, muy buenas noches a todas y todos. -----

7

8 Marco Vinicio Valverde Solís
9 Presidente Concejo Municipal

Edith Campos Víquez
Secretaria Concejo Municipal

10 -----
11 -----
12 -----
13 -----
14 -----
15 -----
16 -----
17 -----
18 -----
19 -----
20 -----
21 -----
22 -----
23 -----
24 -----
25 -----
26 -----
27 -----
28 -----
29 -----
30 -----