



UNIVERSIDAD DE COSTA RICA

Propuestas de la UCR para la reconstrucción de la Costa Rica pospandemia

Fortalecer la construcción de obra pública y de viviendas de interés social son soluciones para la crisis

Las alianzas Público-Privadas deben incrementarse ante la carencia de recursos estatales

7 DIC 2020 Ciencia y Tecnología



De acuerdo con los expertos de la UCR, el sector de la construcción es clave en la reactivación de la economía porque genera empleos, incrementa la productividad y mejora la calidad de vida de las personas.

Laura Rodríguez Rodríguez

Con el fin de contribuir con la reactivación económica del país ante la crisis provocada por la pandemia de COVID-19, un grupo de estudio de la [Escuela de Ingeniería Civil](#) de la [Universidad de Costa Rica](#) elaboró un documento con **más de 20 propuestas para el sector de la construcción y de la ingeniería civil**.

De acuerdo con los expertos, **este sector representa casi el 7% del empleo en el país**, tomando en cuenta solo puestos directos de trabajo. Esto lo convierte en una actividad clave para desarrollar estrategias de recuperación económica con efectos positivos a corto plazo, tomando en consideración su capacidad de emplear personas de todos los estratos sociales.

Sin embargo, la misma crisis económica aunada a la compleja situación fiscal que atraviesa el país y a los recortes que aplicó la Asamblea Legislativa al Presupuesto de la República para el 2021, obligan a pensar en **Alianzas Público-Privadas (APP) para que el sector de la construcción siga desarrollándose y generando puestos de trabajo**.

En este sentido, Germán Valverde, docente de la Escuela de Ingeniería Civil, considera imprescindible este tipo de convenios. “Queda muy claro que para darle el impulso necesario al desarrollo de la infraestructura en general va a ser necesario el uso de capitales privados y el apoyo de las APP para los próximos años. Es muy importante no parar la continuidad del desarrollo de proyectos”, enfatizó.

En esta misma línea, Rosendo Pujol Mesalles, catedrático de esta misma Escuela, advierte sobre la urgencia de bajar la incertidumbre económica y territorial por medio de un diálogo en el que se discutan cuáles son los proyectos que están maduros para ser ejecutados y quitarles las trabas que los están bloqueando.

Las propuestas están organizadas en 7 grandes ejes que van desde la construcción en general hasta el desarrollo de infraestructura relacionada con la telemática. También se incluye un apartado más extenso sobre la construcción de obras de infraestructura vial y la edificación de viviendas bajo un novedoso sistema.

Eje de la construcción en general

En vista de que las obras de infraestructura de gran envergadura suelen mejorar la competitividad del país, el grupo de estudio sugiere mantenerlas activas y agilizar su desarrollo, de la mano de la promoción de proyectos de corto plazo que requieran gran cantidad de mano de obra, que sean ejecutados por muchas empresas constructoras y que, a su vez, satisfagan necesidades inmediatas de la sociedad, como vivienda, acceso a agua potable, tratamiento de aguas residuales e infraestructura hospitalaria, entre otros.

Subraya el documento que estas medidas deben acompañarse de una revisión de los procesos de contratación y de la tramitología actual, en aras de fomentar la transparencia y abrir las oportunidades a la mayor cantidad de oferentes en todo el territorio nacional.

En este apartado las propuestas son las siguientes:

1. Continuar el financiamiento del programa de vivienda para las personas de menores recursos.

2. Mantener el financiamiento y acelerar la ejecución de proyectos hospitalarios, de alcantarillados pluviales y sanitarios y el mantenimiento de vías nacionales y cantonales.
3. Adaptar infraestructura existente para hacerla más apropiada a la situación de la pandemia.
4. Dotar de nueva infraestructura a escuelas y colegios que hayan sido declarados inhabitables por situaciones sanitarias o estructurales.
5. Tomar en cuenta el cambio climático en todas las obras para mitigar los daños que puedan ocasionar condiciones climáticas más adversas.
6. No paralizar el diseño y planificación de obras y proyectos, pero sí adaptarlos a las nuevas necesidades.
7. Mejorar el ordenamiento territorial que promueva una mayor productividad y un mejoramiento en la calidad de vida.



De acuerdo con el criterio de los analistas de la UCR, la inversión en obra pública debe incrementarse. La foto corresponde a la reconstrucción del edificio de Correos de Costa Rica en Limón.

Anel Kenjekeeva

Eje de la construcción de vivienda

En este apartado, la propuesta se enfoca en fortalecer y acelerar la iniciativa del [Banco Hipotecario de la Vivienda \(Banhvi\)](#), el [Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos \(CFIA\)](#) y el [Ministerio de Vivienda y Asentamientos Humanos \(Mivah\)](#) denominada “Vivienda Inclusiva Sostenible 4x1”.

Esta consiste en la identificación de lotes pequeños y casas que hayan cumplido su vida útil dentro de los cascos urbanos de las ciudades, donde pequeñas y medianas empresas diseñen y desarrollen proyectos residenciales de condominio vertical de pequeña escala.

Este proyecto ya cuenta con el apoyo de la [Presidencia de la República](#), del [Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo \(INVU\)](#) y de varias entidades financieras del Sistema Financiero Nacional de la Vivienda (SFNV). Sus objetivos principales son los siguientes:

- 1) Presentar una alternativa que permita aprovechar mejor la infraestructura y repoblar la ciudad.
- 2) Dar mayor accesibilidad a las familias de escasos recursos a terrenos con buena ubicación.
- 3) Generar opciones de empleo para trabajadores de la industria de la construcción, así como para profesionales y empresas de ingeniería y arquitectura.
- 4) Contribuir con los esfuerzos del plan de reactivación económica del país.

Eje de la construcción de obras de infraestructura vial

Los analistas de la UCR consideran que este eje es estratégico para ampliar mercados, incrementar la inversión privada y reducir los costos de producción, entre otros beneficios. Sin embargo, llaman la atención sobre la importancia de enfocar estas acciones en los sectores más rezagados.

“Los mayores rendimientos e impactos se consiguen cuando las inversiones se realizan en lugares donde la infraestructura es más escasa y deficiente. Por lo tanto, si se desean conseguir los mayores impactos en el crecimiento económico, es necesario volver los ojos a las zonas del país con mayores rezagos de desarrollo y que presentan mayores carencias de infraestructura”, puntualiza el documento.

En términos generales, las sugerencias en esta materia se centran en retomar y fortalecer el Plan Nacional de Transporte (PNT) y que cada gobierno dé continuidad a los proyectos iniciados en administraciones anteriores e inicie los procesos de nuevas obras de infraestructura que heredará al siguiente gobierno.

Las propuestas de esta sección se resumen en los siguientes puntos:

1. Aumentar la inversión en obras de infraestructura vial en el orden del 3.66% de Producto Interno Bruto, en promedio, cada año, e incrementar la inversión privada en este ámbito.
2. Retomar el PNT como la hoja de ruta de inversión pública en infraestructura de transporte.
3. Acelerar las etapas de preinversión, diseño y gestión de derechos de vías de nuevos proyectos contemplados en el PNT y su inscripción ante el CFIA, para no paralizar el desarrollo de obras de infraestructura de transporte.
4. Priorizar aquellos proyectos del PNT que corresponden a la mejora de corredores estratégicos desde el punto de vista logístico y a la mejora de vías que forman parte de la red vial complementaria, particularmente aquellas localizadas en zonas rurales de alto potencial productivo, turístico y de atracción de nuevas inversiones, en lugar de concentrar inversiones dentro de la Gran Área Metropolitana.
5. Convertir las rutas de lastre que pertenecen a la red complementaria establecida en el PNT en vías pavimentadas o mejorar su condición por medio de sellos asfálticos no estructurales. “Nuestra recomendación es mejorar la calidad de las redes de lastre. Cada año se invierten cerca de 8 mil millones de colones y la durabilidad que tienen las

intervenciones de esta red es de aproximadamente 4 meses. Es una inversión muy poco efectiva. De hecho, el Plan Nacional de Transporte requiere, además de la Red Estratégica de Alta Velocidad, también una Red complementaria, y parte de esa red complementaria está conformada por estas vías no pavimentadas”, detalló Valverde.

6. Incrementar la participación del sector privado a través de diversas figuras de APP para la inversión y como responsables del mejoramiento, operación y mantenimiento de infraestructura de transporte.

7. No utilizar más recursos del Fondo Vial del [Conavi](#) para financiar obras del proyecto San José-San Ramón, sino que el Fideicomiso del Banco de Costa Rica gestione la obtención de recursos frescos para el desarrollo de ese proyecto.

8. Fomentar la creación de microempresas de conservación vial.



Mejorar la Red Estratégica de Alta Velocidad y la Red Complementaria compuesta, en su mayoría, por caminos de lastre son parte de las propuestas en materia de infraestructura vial.

Laura Rodríguez Rodríguez

Otras medidas

El análisis desarrollado por el equipo de docentes de la Escuela de Ingeniería Civil no se limitó a la llamada “obra gris” sino que contempló otros aspectos de vital importancia para la convivencia y el desarrollo el país. Uno de ellos es el fortalecimiento de la infraestructura telemática en todo el territorio nacional, especialmente en escuelas, colegios y áreas públicas.

“La crisis del COVID-19 es una crisis que se gesta sobre otra ya existente: la de la desigualdad de conectividad para el acceso a servicios o a fuentes de información y

conocimiento. Bajo la nueva realidad, con las clases virtuales, la conectividad de estudiantes y docentes que habitan a todo lo largo y ancho del país, se vuelve una necesidad tan imperiosa como en su momento fue la construcción de escuelas”, reza el documento.

Por otra parte, también se considera que muchos centros educativos urgen una reconversión para ajustarse a la denominada “nueva normalidad”. Esto incluye aspectos como mejoramiento en servicios sanitarios y estaciones de lavado de manos, habilitación de espacios para atender personas con afecciones respiratorias, colocación de mamparas de acrílico en sitios de atención al público y señalización en general.

El documento también propone fortalecer, acelerar y difundir un programa de inversión que incluya la construcción de acueductos nuevos y la reparación de los ya existentes, en vista de que la pandemia por COVID-19 puso de manifiesto la enorme importancia de contar con un suministro permanente de agua potable para garantizar la higiene básica personal y la limpieza frecuente del hogar.

Finalmente, se propone simplificar los trámites para obtener los permisos de construcción como un eje transversal que contribuya con la materialización y aceleración de todas las propuestas, así como rendir cuentas a la ciudadanía en relación con todas las acciones desarrolladas.

Puede consultar el documento de las propuestas en este enlace: <http://ucr.cr/r/uHIH>



Fernando Montero Bolaños
Periodista, Oficina de Divulgación e Información
fernando.monterobolanos@ucr.ac.cr