



Universidad Latinoamericana de Ciencia y Tecnología

Tema:

Infraestructura: ¿Cómo resolver la incapacidad estatal para satisfacer las necesidades de infraestructura del país?

Estudiante:

Angie Karina Ampié Gutiérrez<sup>1</sup>

Abril 2016

---

<sup>1</sup> Bachiller en Relaciones Internacionales, estudiante de la licenciatura en Negocios Internacionales, ULACIT.  
Correo electrónico: akag05@hotmail.com

# ÍNDICE

<b>Resumen/Abstract</b> .....	<b>3</b>
<b>Introducción</b> .....	<b>4</b>
<b>Justificación</b> .....	<b>5</b>
<b>Problema de Investigación</b> .....	<b>5</b>
<b>Objetivo General</b> .....	<b>6</b>
<b>Objetivos Específicos</b> .....	<b>6</b>
<b>Revisión Bibliográfica</b> .....	<b>6</b>
<b>Metodología de Investigación</b> .....	<b>9</b>
<b>Enfoque de la Investigación</b> .....	<b>9</b>
<b>Tipo de Estudio</b> .....	<b>9</b>
<b>Población</b> .....	<b>9</b>
<b>Muestra y Tipo de Muestreo</b> .....	<b>10</b>
<b>Instrumentos de Recolección de Datos</b> .....	<b>10</b>
<b>Variables</b> .....	<b>11</b>
<b>Tabla No. 1</b> .....	<b>11</b>
<b>Análisis de Resultados</b> .....	<b>13</b>
<b>Conclusiones</b> .....	<b>19</b>
<b>Recomendaciones</b> .....	<b>21</b>
<b>Referencias</b> .....	<b>22</b>
<b>Anexos</b> .....	<b>23</b>
<b>Anexo No. 1</b> .....	<b>23</b>
<b>Tabla No. 2</b> .....	<b>26</b>
<b>Gráfico No. 1</b> .....	<b>27</b>
<b>Gráfico No. 2</b> .....	<b>27</b>
<b>Gráfico No. 3</b> .....	<b>28</b>
<b>Gráfico No. 4</b> .....	<b>28</b>
<b>Gráfico No. 5</b> .....	<b>29</b>
<b>Gráfico No. 6</b> .....	<b>29</b>
<b>Gráfico No. 7</b> .....	<b>30</b>

## RESUMEN

La infraestructura es un aspecto primordial para el desarrollo de la economía del país, la carencia de una infraestructura eficiente y de calidad, puede obstaculizar el crecimiento económico. Para llevar a cabo este objetivo, es necesario modernizar la infraestructura básica que satisfaga las necesidades de la población, desde telecomunicaciones, cañerías, hasta puertos y carreteras, lo que da al país una ventaja competitiva y productiva.

Cuando sucede una situación similar a la de Costa Rica, donde existe un rezago de 35 años y a pesar de eso, no hay señales de mejora, es importante determinar las deficiencias políticas que han llevado a esa situación.

Es por ello que los objetivos de esta investigación, se relacionan concretamente con identificar las incapacidades estatales para satisfacer las necesidades de infraestructura de Costa Rica, ya que es de suma importancia, que aquí disminuya ese rezago, que ha llevado al deterioro de la economía, aunado a la falta de competitividad con respecto a los demás países de la región.

**Palabras claves:** Infraestructura, Carreteras, Economía, Competitividad, Políticas.

## ABSTRACT

Infrastructure is an essential aspect for the development of the country's economy, lack of efficient and good quality infrastructure, may obstruct economic growth. To accomplish this objective, it is necessary to modernize basic infrastructure that fulfills the population needs, from telecommunications, pipelines, to ports and highways, which gives the country a competitive and productive advantage.

When occurs a situation similar to Costa Rica's, that has a delay of 35 years, and despite of that there are no actions from improvement, it is important to determine the political shortcomings that have led to this situation.

It is because of that reason, that the objectives of this research are related specifically to identify the incompetence to fulfill the requirements of infrastructure in Costa Rica, as it is vital that the country's government, reduce this lag, which has caused economy's weakening, coupled with the lack of competitiveness compared to other countries of the area.

**Key words:** Infrastructure, Highways, Economy, Competitiveness, Policies.

## INTRODUCCIÓN

Karl Marx define la infraestructura como la base material de la sociedad, que determinar la estructura y el desarrollo social, incluyendo las fuerzas productivas y las relaciones de producción.

Es decir, que Costa Rica para ser una sociedad desarrollada, competitiva y con altos niveles de productividad, debe contar con una infraestructura de calidad; sin embargo, existe con un panorama desalentador, por ejemplo, en el año 2014, se declaró a Costa Rica el peor país latinoamericano en infraestructura, por el Foro Económico Mundial, en "*The Global Competitiveness Report 2014-2015*".

Y no es algo que se necesite leer en ningún informe mundial o ver los noticieros para darse cuenta la mala organización a nivel gubernamental, que impide competir a nivel mundial e inclusive a regional, en cuanto al tema de infraestructura y por lo tanto, a productividad comercial.

Para el año 2016, este tema ya no puede pasar desapercibido y como sociedad no se puede conformar con tener el puesto 115 de 144 naciones evaluadas a nivel mundial en la

calidad de las carreteras o el 95 en su red ferroviaria<sup>2</sup>, por el contrario, se debe cuestionar qué está haciendo este y los gobiernos anteriores, para que no se pueda competir con los demás países latinoamericanos como Chile, quien se encuentra en la posición 45 o nuestro país vecino Panamá con el puesto 40 de este índice, además, sobre cómo se puede mejorar los pilares de la infraestructura del país.

## JUSTIFICACIÓN

Como sociedad, se desea vivir en un país, donde se pueda transitar por carreteras en buen estado, trabajar en edificios seguros, tener mejor calidad de vida, como resultado de una buena economía y primordialmente, ser un país competitivo comercialmente y no sentir rezago tercermundista, al lado de países con similares condiciones demográficas, territoriales o económicas; sin embargo, es una realidad que para los costarricenses este panorama, se ha convertido en un imposible.

Esto en razón de que en la actualidad, infraestructura se ha convertido en sinónimo de desarrollo, es decir, que mejores carreteras, puertos, aeropuertos y edificios, entre otros, podrían ayudar a alcanzar el crecimiento económico que necesita Costa Rica, pero a pesar de que existen proyectos que buscan mejorar la infraestructura, lo cual traería beneficios sociales, no se logra dar este avance y no es que no existan retos para lograrlo, porque en todo proyecto los hay; sin embargo, se necesita principalmente coordinación gubernamental, y una estrategia innovadora para impulsar la infraestructura, que sea ambiental, social y fiscalmente sostenible.

Es por ello, que primordialmente se tiene que resolver la incapacidad estatal para satisfacer las necesidades de infraestructura del país.

## PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

---

<sup>2</sup> “The Global Competitiveness Report 2015-2016”

La incapacidad estatal para satisfacer las necesidades de infraestructura pública de Costa Rica.

## OBJETIVO GENERAL

- I. Identificar las incapacidades estatales para satisfacer las necesidades de infraestructura de Costa Rica.

## OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- I. Determinar las deficiencias de Costa Rica, con respecto al pilar de infraestructura analizado en el “*Índice de competitividad global 2015-2016*” y con base en ello, identificar si se ha puesto en práctica alguna estrategia innovadora para impulsar una infraestructura, ambiental, social y fiscalmente sostenible.
- II. Definir cuáles son las necesidades de infraestructura pública que ha venido presentando Costa Rica y que en la actualidad han provocado un deterioro en la economía del país.
- III. Mencionar las políticas implementadas para la mejora de la infraestructura pública en el país y así, determinar las deficiencias políticas, que se presentan a nivel gubernamental.

## REVISIÓN BIBLIOGRÁFICA

Aníbal Barquero Chacón (2011), en “La Política Económica en Costa Rica: un análisis en retrospectiva, menciona que con la implementación del “Modelo de Política Económica de los Programas de Ajuste Estructural (PAES)” y del Centro Latinoamericano

para la Competitividad y el Desarrollo Sostenible (CLACDS)<sup>3</sup>, fue el establecimiento de la infraestructura pública, en medio de protestas y manifestaciones ante la arremetida de inversiones multimillonarias por parte de la Administración de Gobierno (1994- 1998) en infraestructura: redes viales eléctricas y de telecomunicaciones para establecer las edificaciones de la Integrated Electronics (INTEL) en el país.

Asimismo, se promovieron medidas de política tendientes a consolidar la liberalización del comercio, la reducción de la presencia del Estado, la remoción de barreras arancelarias, los temas de seguridad jurídica, la concesión de obras públicas, la promoción y diversificación de las exportaciones y la asociación tecnológica (Aníbal Barquero, 2011).

A pesar de que a finales de la década de los años noventa, el país mostró una importante mejoría en los indicadores sociales de todas las áreas, la crisis económica que afectó al país a principios de los años ochenta, provocó en el ámbito social un proceso de empobrecimiento de la población.

La ausencia de mecanismos capaces de generar el financiamiento sistemático de la inversión social, llevó a una difícil situación de las finanzas públicas, que obligó, en el contexto de una crisis fiscal, a reducir significativamente el gasto público, lo cual afectó al sector social. Principalmente, se redujeron sustancialmente las inversiones, se dejaron de construir nuevas edificaciones y de comprar nuevos equipos e inclusive, no se repararon equipos básicos y las obras de infraestructura se deterioraron por no recibir ni el mínimo mantenimiento. (MIDEPLAN, 1997c)

Javier Beverinotti, Jorge Chang, Luis Fernando Corrales, Tatiana Vargas (2014), mencionan que en la actualidad, con respecto a la infraestructura del país, los sectores de electricidad, telecomunicaciones, agua y saneamiento se encuentran bien posicionados y no se consideran como obstáculos para el desarrollo económico.

---

<sup>3</sup>Implementados durante la segunda mitad de la década de los ochentas, noventas y primera mitad de la presente década.

En relación con las carreteras, el mal estado de las mismas resulta en un obstáculo para el sector exportador del país, debido al incremento en los costos de transporte que ello provoca, inclusive, el Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales (LANAMME) (2011), en su Informe de Evaluación de la Red Vial Nacional pavimentada de Costa Rica (2010 - 2011), mencionó que existen grandes baches y grietas profundas en la carpeta asfáltica de aproximadamente 75% o más de la superficie, comprometiendo su capacidad estructural y un mayor deterioro en el corto plazo.

Asimismo, con respecto a los puertos, los problemas funcionales de operación y de capacidad, como en el caso de Limón-Moín y los problemas de ampliación, como en el caso de Caldera, le restan competitividad al país y le quitan dinámica a la economía costarricense. MOPT (2011)

Este tema adquiere especial importancia para los empresarios que necesitan movilizar sus productos, dentro o fuera del país, ya que según datos de la Encuesta de Empresas del Banco Mundial (2010), el 54,3% de los empresarios identifican al transporte como una restricción seria o muy seria, muy por encima del promedio de América Latina y el Caribe (23,5%) y del promedio mundial (22,6%).

En cuanto al área ferroviaria, es de conocimiento que el ferrocarril fue uno de los transportes más importantes durante el siglo pasado; sin embargo, no creció ni se modernizó y actualmente el estado de la red ferroviaria del país es precario.

Con respecto al “*Informe de Competitividad Global del Foro Económico Mundial del 2013*”, sobre el puesto 94 que ocupaba Costa Rica en el indicador del “regulación gubernamental”, Juan Carlos Hidalgo (2014), destacó el problema que posee Costa Rica para hacer negocios, debido a la burocracia estatal ineficiente, la falta de acceso a crédito y las onerosas regulaciones laborales y tributarias, además de una infraestructura.

En cuanto a las Tecnologías de Información y Comunicación (TIC), García Zaballos y López-Rivas (2012), estudian el impacto socioeconómico de la banda ancha en América Latina y señalan que un aumento de un 10% en la penetración está asociado con un

crecimiento de 3,19% del PIB, un aumento de 2,61% en la productividad y la creación de 67.016 empleos en América Latina y el Caribe.

Finalmente, en el tema de telecomunicaciones y agua, Costa Rica se encuentra bien posicionada con respecto al resto de América Latina y el Caribe, por lo que tampoco se consideran como restricciones al crecimiento.

## **METODOLOGÍA DE INVESTIGACIÓN**

Próximo a realizarse la revisión bibliográfica, es necesario clasificar el tipo de investigación o estudio que se está efectuando, ya que el “sentido o perspectiva que se le dé a su estudio determinará como iniciar este” (Hernández, Fernández y Batista, 2010)

### **ENFOQUE DE LA INVESTIGACIÓN**

Daniel Cauas, 2015, indica que “la investigación cualitativa es aquella que utiliza preferente o exclusivamente información de tipo cualitativo y cuyo análisis se dirige a lograr descripciones detalladas de los fenómenos estudiados”. Por lo tanto, el citado enfoque, es el determinado para esta investigación.

### **TIPO DE ESTUDIO**

Además, se han elegido dos tipos de estudio, primeramente, el descriptivo, principalmente porque en “un estudio descriptivo se selecciona una serie de cuestiones y se mide cada una de ellas independientemente, de forma tal de describir los que se investiga” (D. Cauas, 2015) y posteriormente, el correlacional en razón de que este “trata de averiguar de qué manera los cambios de una variable influyen en los valores de otra variable” (D. Cauas, 2015)

Por lo anterior, se considera que ambos estudios tienen una perfecta relación, para llevar a cabo una adecuada investigación sobre la situación actual de la infraestructura pública en Costa Rica.

## **POBLACIÓN**

Razón por la cual la población es el conjunto total de individuos, objetos o medidas que poseen algunas características comunes observables en un lugar y en un momento determinado. (Jacqueline Wigodski 2010)

La población de estudio en esta investigación, son personas de nacionalidad costarricense o extranjeros de 18 a 65 años que viven actualmente en Costa Rica.

Según datos del Instituto Nacional de Estadística y Censos, obtenidos en el último censo a nivel nacional de 2011, la población de estudio es de aproximadamente 3,313,344 personas.

## **MUESTRA Y TIPO DE MUESTREO**

La muestra es, en esencia, un subgrupo de la población, (Hernández, Fernández, y Batista, 2010), es por ello que la muestra utilizada para realizar esta investigación es la probabilística, ya que lo que se requiere en una investigación de enfoque cualitativo es profundidad, donde se pretende calidad más que cantidad, pues lo fundamental es la aportación de personas, hechos, etc., que ayuden a entender el fenómeno de estudio y a responder a las preguntas de investigación que se planteadas.

El tipo de muestreo utilizado es el aleatorio estratificado, para asegurarse que todos los estratos de interés estén representados adecuadamente en la muestra, con afijación proporcional, que va a depender del tamaño de la población en cada estrato. (Jacqueline Wigodski 2010)

## **INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE DATOS**

Son el conjunto de medios materiales, a través de los cuales se hace posible la obtención y archivo de la información requerida para la investigación. (Aura Fariñas, Margelis Gómez, Yanetzi Ramos y Yuraimig Rivero, 2010)

Estos datos obtenidos pueden generarse de fuentes de información, primarias que van a ser las recolectadas por medio propios o secundarias, los cuales son los registros escritos investigados por otras personas y que ya han sido procesados varias veces.

En este caso, se utilizaron ambas fuentes de recolección de información, principalmente, se recolectó información de fuentes de Internet, libros, enciclopedias y revistas digitales, entre otras,<sup>4</sup> asimismo, se utilizó la encuesta para reunir datos primarios, como instrumento de recolección. Realizándose de manera individual, en diferentes provincias del país y de forma aleatoria (ver anexo 1).

## VARIABLES

Variable es definida como una propiedad que tiene una variación que puede medirse u observarse. (Hernández, Fernández, y Batista, 2010)

- i. Deficiencias en la infraestructura de Costa Rica
- ii. Necesidades de infraestructura pública
- iii. Políticas para la mejora de la infraestructura
- iv. Deficiencias políticas gubernamentales

TABLA No. 1

### OPERACIONALIZACIÓN DE LAS VARIABLES

Objetivos específicos	Variable	Indicador	Conceptuación	Instrumentalización	Operacionalización
Determinar las deficiencias de Costa Rica, con respecto al pilar de infraestructura analizado en el “Índice de competitividad global 2015-2016” y con base en ello,	Deficiencias en la infraestructura de Costa Rica	Calidad de la infraestructura pública	Dependerá de los servicios de transporte, servicios urbanos y telecomunicaciones, entre otros.	Encuesta	Esta variable será evaluada mediante las preguntas 4, 5 y 7

<sup>4</sup> Fuente secundaria.

identificar si se ha puesto en práctica alguna estrategia innovadora para impulsar una infraestructura, ambiental, social y fiscalmente sostenible.					
Definir cuáles son las necesidades de infraestructura pública que ha venido presentando Costa Rica y que en la actualidad han provocado un deterioro en la economía del país.	Necesidades de infraestructura pública	Necesidades que han provocado un deterioro de la economía	Aquellos factores de los cuales carece la infraestructura pública costarricense y que ha impedido un crecimiento económico considerable.	Encuesta	Esta variable será evaluada mediante las preguntas 8 y 9
Mencionar las políticas implementadas para la mejora de la infraestructura pública en el país y así, determinar las deficiencias políticas, que se presentan a	Políticas para la mejora de la infraestructura  Deficiencias políticas gubernamentales	Políticas gubernamentales implementadas para la mejora de la infraestructura	Aquellas estrategias implementadas para mejorar la infraestructura pública a lo largo de los años y los factores que no han sido solventados por los gobiernos anteriores	Encuesta	Esta variable será evaluada mediante las preguntas 6 y 10

nivel gubernamental.					
----------------------	--	--	--	--	--

Fuente: Angie Ampié Gutiérrez, 2016.

## ANÁLISIS DE RESULTADOS

Se presentan a continuación, los resultados obtenidos, de conformidad con la encuesta realizada a 50 personas, entre ellas, 19 extranjeras que residen en Costa Rica, entre los 18 y 65 años.

Con respecto a la consulta a 31 personas costarricenses sobre la calidad de la infraestructura pública del país, respondieron: 19% buena, 0% muy buena, 23% regular, 35% mala y el 23% muy mala (Ver Gráfico 2). Con lo anterior, se puede observar que el mayor porcentaje de costarricenses opina que la infraestructura pública es mala, además, de que no hubo opinión positiva acerca de que esta sea muy buena.

Lo curioso es que, al consultarle a las personas extranjeras, dependiendo del país de origen, así compararon la infraestructura de Costa Rica, por ejemplo, el 21% buena, 16% muy buena, 32% regular, 21% mala y solo el 11% muy mala (Ver Gráfico 3), de 19 encuestas realizadas, llamó mucho la atención cuando se le consultó a dos personas venezolanas, sobre su opinión sobre el tema, una mujer de edad entre los 18 y 25 años, indicó que le parecía muy bueno, esto en razón de que actualmente, los venezolanos por la difícil situación en la que viven y muchas veces precaria, están trabajando hasta los días jueves, ya que para ahorrar luz eléctrica, suspenden el servicio hasta por cuatro horas al día, además, no invierten dinero en muelles ni aeropuertos, ya que no permiten un libre comercio de bienes y servicios, por lo que no es una prioridad gubernamental, por lo que estar en Costa Rica, en muchas cosas les parece un paraíso donde, se tienen fácil acceso a

todos los bienes y servicios, que a pesar de contar con interminables presas para llegar a un lugar, se puede lograr y obtener lo que se necesita.

Situación diferente a la hora de consultar a una persona de nacionalidad panameña, opina que es regular, porque según el Informe de Competitividad Global 2014, Panamá fue calificado como el país con la mejor infraestructura de Latinoamérica. (Foro Económico Mundial, 2014-2015) Principalmente en lo que es transporte aéreo y portuario, además, de que las carreteras son amplias y las mantienen en buen estado.

Al mismo tiempo, se sondeó sobre el conocimiento acerca de alguna estrategia innovadora para impulsar una infraestructura ambiental, social y fiscalmente sostenible y al respecto, 100% de los encuestado respondió que no conoce ni ha escuchado sobre alguna campaña o algún proyecto presentado por algún ministerio, transmitido por la prensa escrita o televisiva.

En relación con la consulta sobre cuál problema se debe tener prioridad de resolución por parte del Estado y de esta manera aumentar considerablemente la competitividad económica de Costa Rica, el 38% respondió que la afluencia excesiva en la red de carreteras, debe ser resuelta con prioridad. Según el análisis hecho por la Unidad de Inteligencia de Datos de La Nación, la cantidad de vehículos particulares que circula en nuestras vías aumentó diez veces en los últimos 35 años, mientras que la red vial prácticamente se ha mantenido sin cambios, pues a las carreteras del país solamente se le han agregado 500 kilómetros nuevos desde 1962, lo cual no corresponde con el aumento en la cantidad de carros<sup>5</sup>. (Ver Gráfico 4)

Subsiguientemente, las carreteras angostas y de difícil acceso, con el 30% de los votos, por llamarlo así, se convierten en el problema número dos en importancia de resolución, de mano con el punto anterior, no se ha invertido en un proyecto viable para maximizar el uso de las carreteras, pues aun se ve lugares como Escazú, por poner un ejemplo, donde las carreteras están en el mismos ancho por donde transitaban las carretas años atrás, además de eso, agréguese una doble vía, por donde transitan autobuses,

---

<sup>5</sup>La Nación. (2015). Aumento de carros particulares mete presión a la red vial. La Nación.

camiones, furgones y automóviles parqueados a la orilla de la carretera. Ciertamente imposible, no se genere un caos vehicular.

Se tiene también como parte de esta pregunta, el deterioro acelerado de puentes, con el 20% de las opiniones. La Contraloría General de la República, concuerda con que este factor es de urgente intervención por parte de las autoridades respectivas, además, que en el periodo comprendido entre 2011 y 2013, sólo se ejecutó un 19,66% de los \$167 millones presupuestados para la construcción de 80 puentes en el Plan Nacional de Desarrollo 2011-2014, y que en 2013 fueron omitidos como proyectos de inversión algunos de los puentes calificados en condición deficiente o crítica (Seminario Universidad, 2015). Aunado a ello la falta de planificación de parte del Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI), que no cuenta con algún tipo de inventario, que permita dar mantenimiento a los puentes en plazos y no solo cuando se cae uno o sucede algún inconveniente, generando presas y atrasos en las vías.

Y como último en la lista de prioridades está la deficiencia de espacio en puertos y aeropuertos con un 12% de los encuestados y es que al consultarles por qué dejaban esa opción de último o no la consideraban importante, fundamentaron en que es ilógico invertir primero en puertos y aeropuertos si no se tiene la red vial apropiada para llegar a estos.

Dentro de las 50 personas encuestadas, 45, es decir 90%, consideró que la deficiente infraestructuras de carreteras y puertos que sufre actualmente nuestro país, está frenando la expansión económica que Costa Rica podría alcanzar (Ver Gráfico 5). Esto en razón de que, si se cuenta con una infraestructura moderna y confiable que pueda satisfacer las demandas comerciales, la competitividad crecerá indudablemente, pues si, por el contrario, el transporte de mercancías es ineficiente e inseguro, los productos costarricenses van a tener que competir a mayor costo, suponiendo que el producto se entregue en buen estado, pues en muchas ocasiones, los productos han tenido que ser devueltos por llegar en mal estado, debido a difícil tránsito, por lo que muchas veces es difícil planificar el tiempo y la temperatura en carretera y se tienen pérdidas millonarias por la ineficiencia gubernamental. Asimismo, el constante tránsito de camiones deteriora las calles, por lo que es necesaria una

red de carreteras que permita el transporte de mercancías sin que haya congestión vial y sin que se acelere el deterioro de las carreteras.

El 10% de las encuestas realizadas dio como resultado que cinco personas creen que no, pues estas opinan que no solo la mejora en la infraestructura expandirá la economía del país, no como país, se está rezagado en muchas áreas, adicionando los gobiernos anteriores y la poca iniciativa política que han tenido, para mejorar la economía, teniendo países vecinos más desarrollados que nosotros, entre ellos, Panamá e inclusive Nicaragua, según el Índice de Competitividad Global 2014-2015, Costa Rica, sigue siendo un país pequeño con gobiernos de mente pequeña.

Posteriormente, se presentaron cinco opciones relativas a las principales causas de las deficiencias en la infraestructura de Costa Rica, a lo que 23 personas de 50 respondieron que la principal causa es la falta de voluntad política y capacidad de planificación estratégica del Estado y es que según los señalamientos que han hecho expertos en el tema de infraestructura, los factores que han llevado al país al estancamiento son muchos, pero sin duda una buena cuota de responsabilidad es el tema voluntad política y toma de malas decisiones, ya que no se trabaja para poner al país a tono con las necesidades de la actualidad. Esto aunado a la falta de planificación que no ha permitido al sector infraestructura crecer al ritmo que lo hicieron otros en el país. (Ver tabla No. 2)

El señor Luis Guillermo Loría, representante del Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales (Lanamme) de la Universidad de Costa Rica, enfatiza que la falta de una política de Estado clara sobre infraestructura, no existe una planificación estratégica sobre cuáles son las grandes obras y no ha habido una política de intervenciones que permita levantar el parque vial del país, sino que por ahora va enfocada a tapar huecos (La Prensa Libre, 2014).

Para el presidente del Colegio Federado de Ingenieros y Arquitecto (CFIA), Luis Guillermo Campos, nuevamente la falta de voluntad política es lo que hace difícil el levantamiento de la infraestructura en el país y urge que se dé un cambio de mentalidad, dicha voluntad política no se ha manifestado en los últimos 15 o 20 años, para mejorar la

infraestructura vial del país y eso ha hecho que el rezago sea tan grande (La Prensa Libre, 2014).

Por otra parte, 22 de 50 personas opinaron que la corrupción e incompetencia política es otra causa importante, tanto que el Informe de Competitividad Global 2013-2014, donde se posicionó a Costa Rica en el puesto 54, ejecutivos de empresas establecidas en Costa Rica entrevistados señalaron de forma específica que los principales problemas que enfrentan son, la ineficiencia del Gobierno, la oferta y calidad de la infraestructura, el acceso al financiamiento y la corrupción (Crhoy, 2014).

Y es que no es un secreto, que la mayoría de obras públicas que se realizan en el país tienen intereses políticos de por medio, además, las concesiones otorgadas para ejecutar estas obras, aun cuenta con muchos baches y es que la carretera a Caldera y a San Ramón dejan muy claro que el recurso no es bien utilizado. Se supone que el fin de las concesiones es acceder a una infraestructura de calidad, a bajo costo y con mayores beneficios para el país; sin embargo, lo que se obtiene son más peajes y aunque la deuda se haya pagado, la población sigue descontando una cuenta fantasma, que va directo a los bolsillos de políticos claramente corruptos.

En tercer lugar, 19 personas concuerdan en que otro problema significativo son los largos procesos de contratación y construcción, pues no hay que contar con datos estadísticos ni estudios para percatarse de que las carreteras nunca se entregan en el plazo establecido.

Según datos de La Nación<sup>6</sup>, en los primeros seis meses del año 2015, el Gobierno solo gastó un 20% del presupuesto destinado a la inversión en bienes duraderos, debido a los prolongados procesos de contratación.

En lo que se refiere a los plazos de contratación y construcción, es de destacar que el mejor desempeño se dio en proyectos de los sectores de energía y de salud, iniciativas que son relativamente complejas y costosas, mientras que los peores resultados se

---

<sup>6</sup>La Nación. (2015). Gobierno solo gastó un 20% del presupuesto para obra pública. La Nación, 1.

observaron en los proyectos del sector transporte, independientemente de su nivel de complejidad y envergadura.

Por lo general, no se cumplió con los plazos estipulados en los contratos originales, y en promedio, la construcción demandó 1,89 veces el tiempo previsto (El Financiero, 2012).

Finalmente, se tiene la falta de inversión pública y la tramitación excesiva, con 17 y 12 personas, respectivamente, debido a que *“son demasiadas las acciones que se deben llevar a cabo para poder lograr que una obra se ponga en marcha, desde los diseños, las licitaciones, los tiempos de apelación, hasta las garantías de cumplimiento y expropiaciones, y esto conlleva una gran cantidad de tiempo muerto que simplemente atrasa”* (La Prensa Libre, 2014).

Y lo más grave es que no se tiene control de esta tramitación ni se sabe por qué se debe realizar, aunado a lo anterior, este país está saturado de trámites burocráticos innecesarios.

Por su parte, la falta de inversión pública, como se mencionó anteriormente, no se utiliza como se debiera y se cree no contar con recursos, por lo que se accede a opciones como préstamos o empréstitos, concesiones y fideicomisos, peajes sombra, alianzas público-privadas, créditos internacionales, etc., pero, si no se tiene la voluntad política necesaria para superar un rezago de 35 años, seguirá en país endeudándose por una infraestructura mediocre.

Sobre si el aumento de la inversión pública, así como una buena planificación política, podrían ser factores significativos en el mejoramiento de la infraestructura pública del país, el 100% de las personas opinó que sí, puesto que no ha existido una planificación política viable y además, confiable, que permita un adecuado manejo del fondo para la infraestructura pública, siendo esto la causa posible del despilfarro del dinero destinado para este fin.

Si se habla de inversión pública, según las cifras del Ministerio de Hacienda, *“la inversión pública como porcentaje del PIB incluso estuvo debajo del 1% en el 2009, para*

*iniciar una recuperación hasta un 2,4% en el 2010, que dio paso a un nuevo desplome, hasta el 1,4% del 2012. A partir de entonces se generó otra reactivación, que en el 2015 alcanza su mejor nivel en cinco años, aproximándose a los niveles del 2%” (Mario Bermúdez, 2016).*

Además, señaló en su último Balance del Comportamiento de 2015 que a pesar de lograr el gasto de capital más alto en cinco años (es decir, el mayor esfuerzo de inversión, un 1,9% del PIB), está por debajo del pago de intereses, que registraron un 2,8% del PIB. Señaló que las limitaciones fiscales están confinando la presupuestación de recursos públicos de manera importante (Mario Bermúdez, 2016).

Es decir, no existe aun una estrategia fiscalmente sostenible que permita una mejora en la infraestructura pública de Costa Rica, durante el presente Gobierno, disminuyendo las opciones de aumentar la competitividad y así, la economía del país, con respecto al mercado y comercio.

Los géneros de las personas encuestadas, se dividió sin así planearlos, en un 50/50%, es decir, 25 personas fueron hombres y las otras 25, mujeres. Lo cual resulta muy interesante, ya que se pudo conocer la opinión sobre la infraestructura de Costa Rica, de una manera equitativa.

Con respecto a las edades, la clasificación, así como los resultados, se dieron de la siguiente manera: 26% de 18 a 25, 16% de 26 a 35, 24% de 36 a 45, 18% de 46 a 55 y 16% de 56 a 65 años de edad, por lo tanto, la mayoría de los encuestados fueron personas jóvenes, los cuales tienen un pensamiento muy directo sobre las necesidades que se necesitan, tienen mayor conocimiento y manejo de redes sociales, por lo que se dejan llevar por lo que ven en otros países y que Costa Rica no y se cuestionan más el porqué de la situación trágica de la infraestructura costarricense, por otro lado, el menor porcentaje lo obtuvo el rango de edades entre 56 y 65 años, es decir, personas mayores, que tienen otro aspecto de los temas de esta índole, porque no aprecian las facilidades tecnológicas que se tienen, además, a pesar de que los problemas de infraestructura saltan a la vista, han vivido muchos años con ellos y han estado durante los 35 años de rezago y desde que el país se

estancó, por lo que quieren un cambio pero no actúan por él, simplemente porque se llega a acostumbrar a la situación.

## CONCLUSIONES

La infraestructura pública de Costa Rica es relativamente mala y hasta hoy no se ha puesto en práctica alguna estrategia innovadora para impulsar una infraestructura, ambiental, social y fiscalmente sostenible y por lo que resta del Gobierno actual, no hay señales de que se pueda lograr una mejora, en cuanto a las deficiencias que enfrenta.

Las principales necesidades de infraestructura pública que ha venido presentando Costa Rica y que en la actualidad han provocado un deterioro en la economía del país son: el deterioro acelerado de los puentes, la excesiva afluencia en la red de carreteras, carreteras angostas y de difícil acceso y las deficiencias de espacio en puertos y aeropuertos.

No existe una infraestructura moderna y confiable que pueda satisfacer las demandas comerciales, el constante tránsito de camiones deteriora las calles, lo que impide una expansión en la economía, adicionando la falta de iniciativa política.

Dentro de las principales causas de las deficiencias en la infraestructura de Costa Rica, se encuentran, la falta de voluntad política y capacidad de planificación estratégica del Estado, debido a la falta de planificación que no ha permitido al sector infraestructura crecer al ritmo que lo hicieron otros en el país; la corrupción e incompetencia política es otra causa importante, concurriendo en que la mayoría de obras públicas que se realizan en el país tienen intereses políticos de por medio; largos proceso de contratación y construcción, que solo han tenido buen desempeño en los proyectos de los sectores de energía y de salud y finalmente; la falta de inversión pública y la tramitación excesiva, debido a que este país está saturado de trámites burocráticos innecesarios.

Como políticas implementadas para la mejora de la infraestructura pública en el país, se cuentan los préstamos o empréstitos, concesiones y fideicomisos, peajes sombra, alianzas público-privadas, créditos internacionales, etc., que permiten tapar, por decirlo de alguna manera, las deficiencias políticas, que se presentan a nivel gubernamental y que tienen al país con un rezago de 35 años en comparación a los demás países de la región, se

supone que el fin de las concesiones es acceder a una infraestructura de calidad, a bajo costo y con mayores beneficios para el país; sin embargo, esos beneficios no se han visto hasta el momento.

Para finalizar, se puede concluir que la mayor incapacidad estatal para satisfacer las necesidades de infraestructura de Costa Rica, es que, para los gobiernos anteriores y el presente, no ha sido una prioridad la infraestructura pública, por lo que la poca inversión que se destina para este fin, no es utilizada como se debe, perdiéndose con extensos periodos de contratación y construcción, con proyectos que no tienen por qué extenderse tanto tiempo, como es el ejemplo del puente elevado en la rotonda de la Guacamaya o la carretera de Cañas a Liberia, esta última lleva más de cinco años de construcción.

Y al no contar con un interés de primer plano, se incurre en una falta de voluntad política e incapacidad de planificación estratégica, lo que lleva a que exista una insuficiente inversión pública y cuando se pone en práctica algún tipo de proyecto se ve envuelto por corrupción, largos proceso de contratación y construcción y una tramitación excesiva.

## **RECOMENDACIONES**

Es indispensable modernizar la infraestructura vial de Costa Rica, proveyendo una red eficiente que cumpla con las necesidades de comercio actual para el transporte de mercancías, lo que eventualmente va a llevar a atraer inversión extranjera.

Es necesario un gobierno con voluntad política con rumbo a mejorar la infraestructura pública de Costa Rica, que proponga, ejecute y finalice estrategias innovadoras para impulsar una infraestructura, ambiental, social y fiscalmente sostenible sin que afecte el bolsillo de los costarricenses con más peajes, parches en las carreteras que afecten las condiciones mecánicas de los vehículos y si realmente es necesario la utilización de las concesiones, que no haya despilfarro y corrupción como hasta hoy, por lo que sería conveniente dejarlo de lado, hasta que la ciudadanía confié en que realmente será utilizada de buena manera.

Además, es de suma importancia contar con planificación estratégica que permita ordenar las prioridades las deficiencias en la infraestructura, especialmente en la vial, que es la más ineficiente sin descuidar las otras áreas. Sin dejar de lado, que son 35 años de rezago que hay que disminuir al menor plazo posible sin provocar una inflación por el endeudamiento al no contar con la suficiente inversión pública que se necesita para estos proyectos.

Las políticas de infraestructura deben ser de conocimiento público, así como estar reguladas por un ente neutral que permita recibir recomendaciones o quejas de los usuarios, que si bien, se necesitó hacer una concesión y poner más peajes, que el precio sea justo y por un determinado periodo y que todos los costarricenses conozcan las condiciones, para que no siga pasando lo mismo que se ha vivido estos años atrás, por poner un ejemplo, si se debe pagar a diez años plazo, que sea así y no más.

## REFERENCIAS

- Ministerio de Obras Públicas y Transportes. (2011). Plan Nacional de Transportes 2011-2035. San José: MOPT.
- Juan Carlos Hidalgo. (2014). Crecimiento económico sin reducción de pobreza: el caso de Costa Rica. 2016, de El Cato Sitio Web: [http://www.elcato.org/pdf\\_files/ens-2014-01-28.pdf](http://www.elcato.org/pdf_files/ens-2014-01-28.pdf)
- Banco Mundial. 2010. Enterprise Surveys. Washington, D.C.: Banco Mundial. Disponible en <http://www.enterprisesurveys.org/>
- Javier Beverinotti, Jorge Chang, Luis Fernando Corrales, Tatiana Vargas. (2014). Diagnóstico de Crecimiento para Costa Rica. 2016, de UNED Sitio Web: [http://www.uned.ac.cr/ocex/images/stories/Di%C3%A1gnostico\\_de\\_crecimiento\\_para\\_CR-IADB-25-4-15.pdf](http://www.uned.ac.cr/ocex/images/stories/Di%C3%A1gnostico_de_crecimiento_para_CR-IADB-25-4-15.pdf)
- Lanamme (Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales). 2011. Informe de evaluación de la Red Vial Nacional pavimentada de Costa Rica, años 2010-2011. Ciudad Universitaria Rodrigo Facio, Universidad de Costa Rica.
- García Zaballos, A. y R. López-Rivas. 2012. Socioeconomic Impact of Broadband in Latin American and Caribbean Countries. Nota técnica No. IDB-TN-471. Banco Interamericano de Desarrollo. Washington DC.

- Hernández, R.; Fernández, C. y Batista, P. (2010). Metodología de la investigación. (5 Ed.). México, D. F.: McGraw-Hill Interamericana.
- Daniel Cauas. (2015). Definición de las variables, enfoque y tipo de investigación. 20 de marzo de 2016, de UNAD Sitio Web: [http://datateca.unad.edu.co/contenidos/210115/Documento\\_reconocimiento\\_Unidad\\_No\\_2.pdf](http://datateca.unad.edu.co/contenidos/210115/Documento_reconocimiento_Unidad_No_2.pdf)
- Jacqueline Wigodski. (2010). Población y muestra. 20 de marzo de 2016, de Blogspot Sitio Web: <http://metodologiaeninvestigacion.blogspot.com/2010/07/poblacion-y-muestra.html>
- Instituto Nacional de Estadística y Censos. (2011). C 03. Costa Rica. Población por años calendario, según sexo, grupos quinquenales de edad simple 1950-2011. 20 de marzo de 2016, de Instituto Nacional de Estadística y Censos Sitio Web: <http://www.inec.go.cr/Web/Home/GeneradorPagina.aspx>
- Aura Fariñas, Margelis Gómez, Yanetzi Ramos y Yuraimig Rivero, (2010). Técnicas e instrumentos de recolección de datos. 30 de marzo de 2016, de UDO Sitio Web: <https://bloquemetodologicodelainvestigacionudo2010.wordpress.com/tecnicas-e-instrumentos-de-recoleccion-de-datos/>
- El Financiero. (15 de mayo de 2012). Infraestructura vial de Costa Rica de mal en peor. Central América Data, 5 de abril de 2016, de Central América Data Base de datos.
- Jarmon Noguera. (21 de setiembre de 2014). La pesadilla de construir obras públicas en Costa Rica. La Prensa Libre, 5 de abril de 2016, De La Prensa Libre Base de datos.
- Crhoy. (2014). Costa Rica ocupa el puesto 51 en competitividad mundial; infraestructura y corrupción siguen siendo retos. Crhoy.
- La Nación. (2015). Gobierno solo gastó un 20% del presupuesto para obra pública. La Nación.
- Mario Bermúdez. (2016). El desafío y la urgencia de recuperar la inversión pública. 5 de abril de 2016, de Gobierno CR Sitio Web: <http://gobierno.cr/el-desafio-y-la-urgencia-de-recuperar-la-inversion-publica/>

## ANEXOS

### Anexo No. 1

#### Encuesta

## Encuesta realizada a las personas que habitan o visitan Costa Rica

Número de encuesta: \_\_\_\_\_

### Infraestructura: ¿Cómo resolver la incapacidad estatal para satisfacer las necesidades de infraestructura del país?

Por medio de la presente encuesta, su servidora Angie Karina Ampié Gutiérrez, estudiante de la Universidad Latinoamericana de Ciencia y Tecnología (ULACIT), le solicito me brinde la información necesaria para poder realizar un estudio sobre la infraestructura de Costa Rica, como proyecto final de graduación en la licenciatura de Negocios Internacionales. El objetivo de la presente encuesta es determinar, cuáles son las incapacidades estatales para satisfacer las necesidades de infraestructura del país, mediante el análisis de las deficiencias en la infraestructura pública, que como habitantes o visitantes de Costa Rica se percibe en el país. De antemano agradezco su ayuda por concederme unos minutos para realizar la citada encuesta.

#### 1. Género

- a) Femenino
- b) Masculino

#### 2. Edad

- a) De 18 a 25.
- b) De 26 a 35.
- c) De 36 a 45.
- d) De 46 a 55.
- e) De 56 a 65.

#### 3. ¿Nacionalidad?

---

#### 4. Si es usted costarricense, opina que la infraestructura pública es:

Marque con (X)

- a) Buena
- b) Muy buena
- c) Regular
- d) Mala
- e) Muy mala

5. Si es usted extranjero, en comparación a su país de residencia, ¿Cómo percibe la infraestructura pública de Costa Rica? Marque con (X)

- a) Buena
- b) Muy buena
- c) Regular
- d) Mala
- e) Muy mala

6. ¿Cuáles considera usted que son las principales causas de las deficiencias en la infraestructura de Costa Rica? Marque con (X) (Puede marcar más de una opción)

- a) Falta de voluntad política y capacidad de planificación estratégica del Estado
- b) Largos procesos de contratación y construcción
- c) Falta de inversión pública
- d) Tramitación excesiva
- e) Corrupción e incompetencia política

7. ¿Conoce usted de alguna estrategia innovadora para impulsar una infraestructura, ambiental, social y fiscalmente sostenible? Marque con (X)

- a) Sí
- b) No

8. ¿Cuál de las siguientes opciones, considera usted que debe tener prioridad de resolución por parte del Estado y así, aumentar considerablemente la competitividad económica de Costa Rica? Marque con (X)
- a) Deterioro acelerado de los puentes
  - b) Mucha afluencia en la red de carreteras
  - c) Carreteras Angostas y de difícil acceso
  - d) Deficiencias de espacio en puertos y aeropuertos
9. ¿Considera usted que la deficiente infraestructuras de carreteras y puertos están frenando la expansión económica que Costa Rica podría alcanzar? Marque con (X)
- a) Sí
  - b) No
10. ¿Considera usted que el aumento de la inversión pública, así como una buena planificación política, puedan ser un factor significativo en el mejoramiento de la infraestructura pública del país?
- a) Sí
  - b) No

---

**¡Gracias!**

**Tabla No. 2**

**Principales causas de las deficiencias en la infraestructura de Costa Rica**

Causas	Personas
A. Falta de voluntad política y capacidad de planificación estratégica del Estado	23
B. Largos procesos de contratación y construcción	19
C. Falta de inversión pública	17

D. Tramitación excesiva

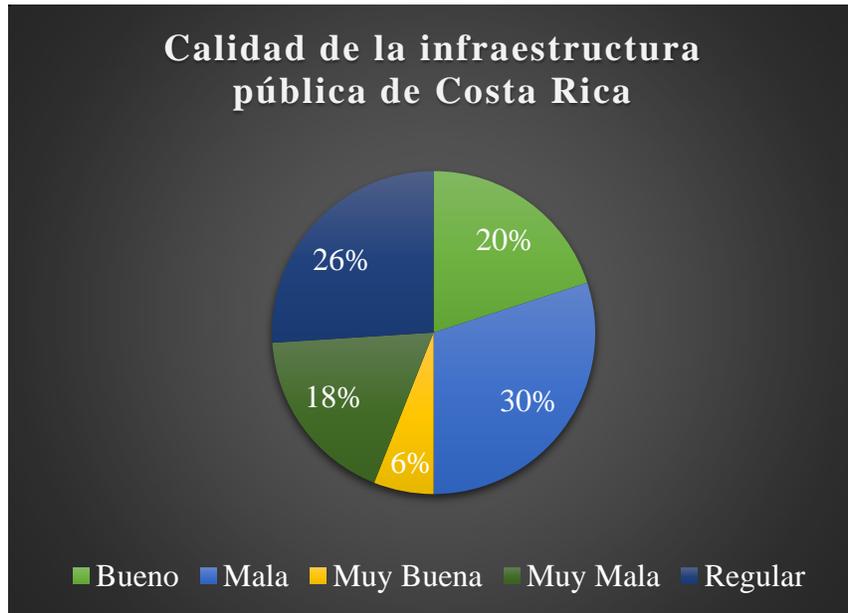
12

E. Corrupción e incompetencia política

22

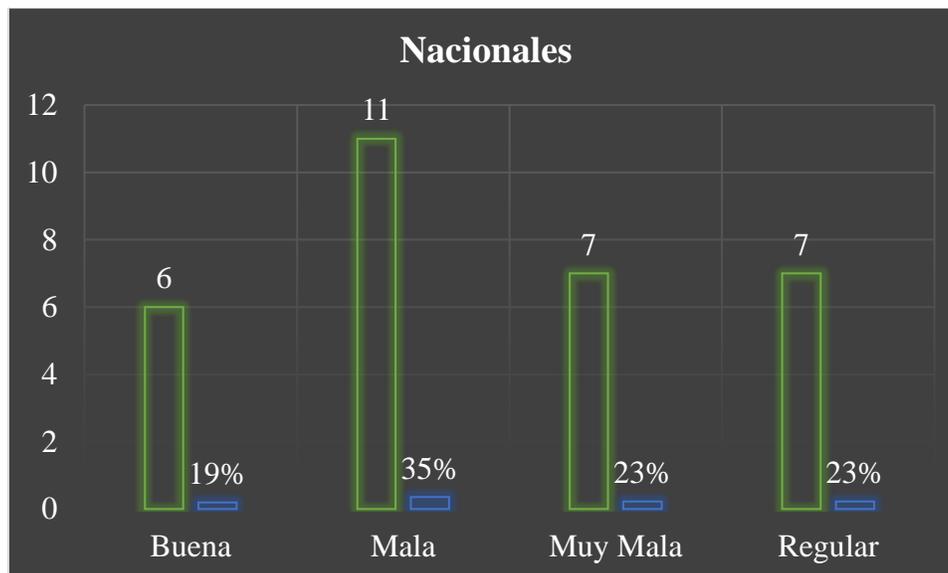
**Fuente:** Angie Ampié Gutiérrez, 2016.

**Gráfico No. 1**



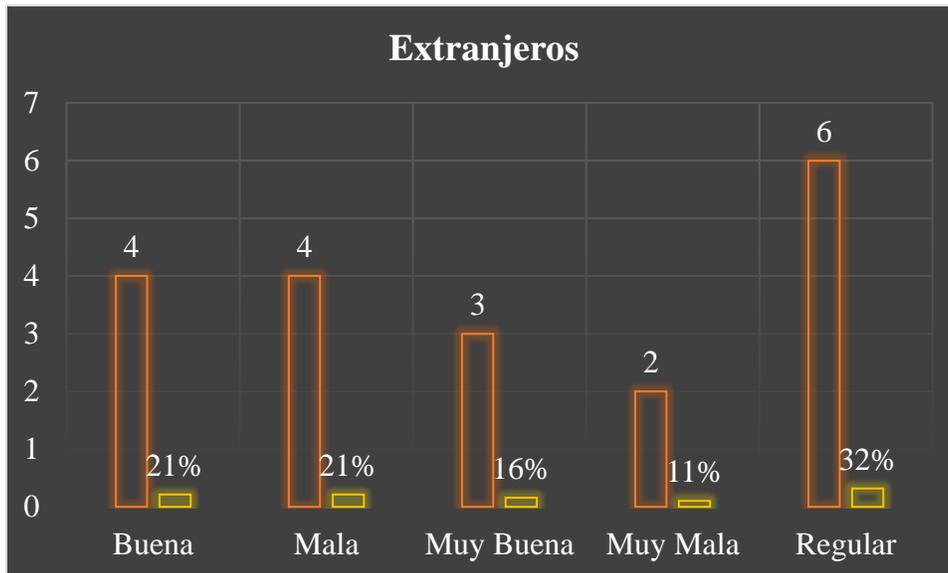
**Fuente:** Angie Ampié Gutiérrez, 2016.

**Gráfico No. 2**



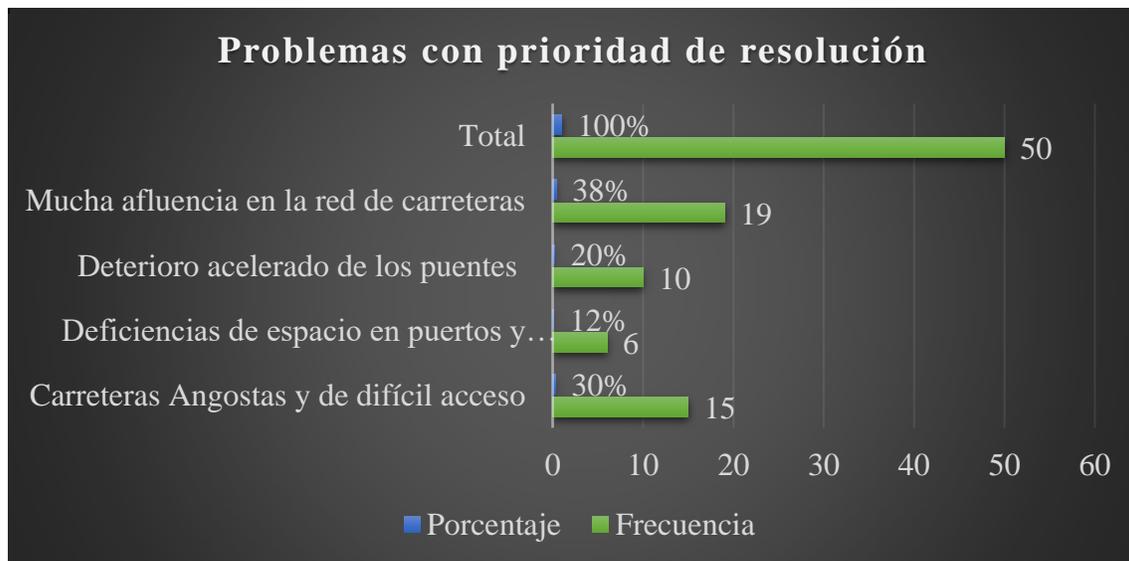
**Fuente:** Angie Ampié Gutiérrez, 2016.

**Gráfico No. 3**



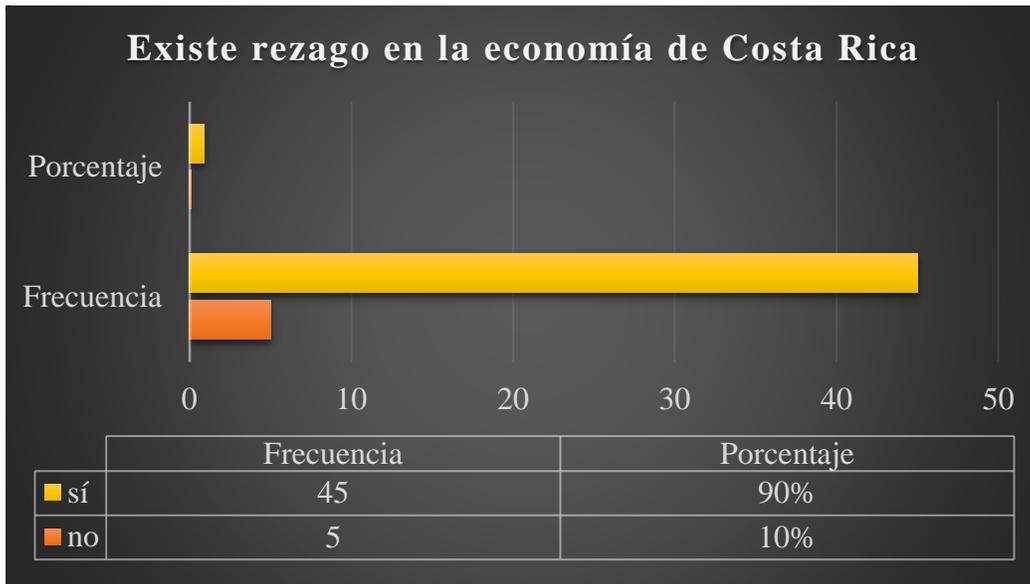
**Fuente:** Angie Ampié Gutiérrez, 2016.

**Gráfico No. 4**



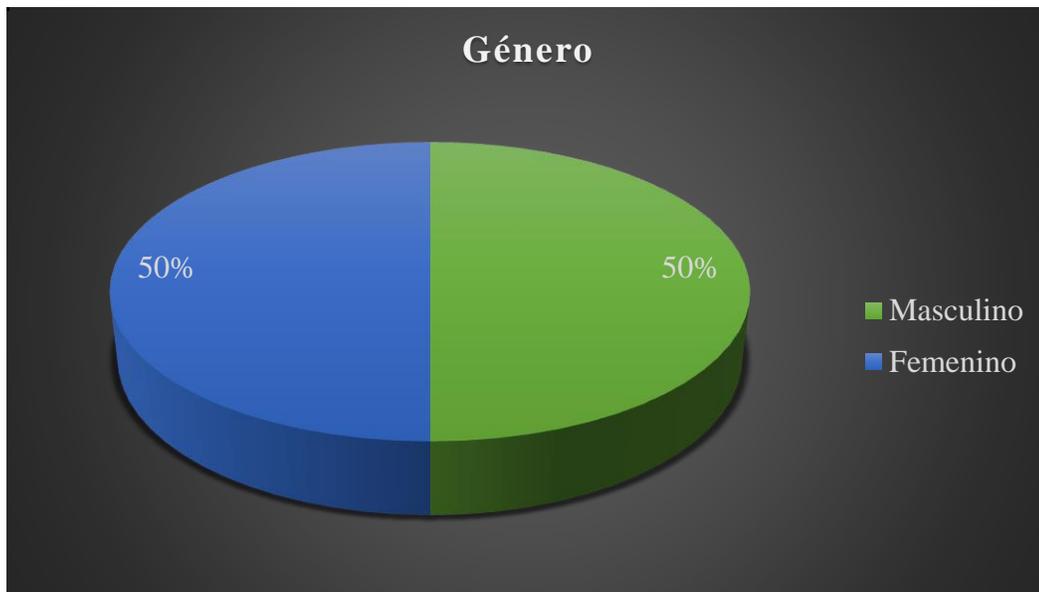
**Fuente:** Angie Ampié Gutiérrez, 2016.

**Gráfico No. 5**



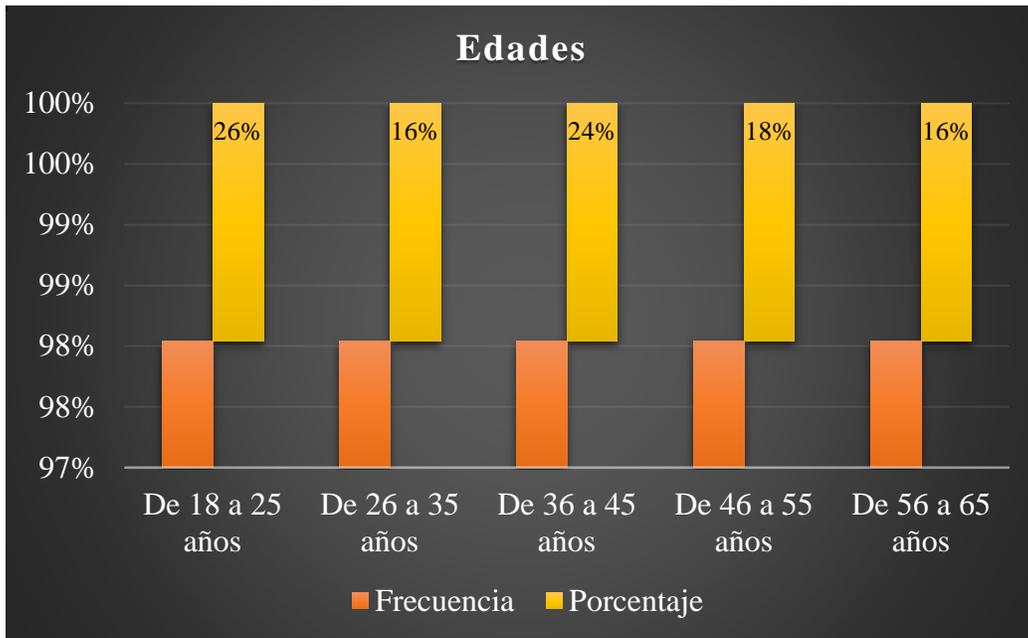
**Fuente:** Angie Ampié Gutiérrez, 2016.

**Gráfico No. 6**



**Fuente:** Angie Ampié Gutiérrez, 2016.

**Gráfico No. 7**



**Fuente:** Angie Ampié Gutiérrez, 2016.

