

ARTÍCULOS CULTURA

El Padre Ibiza

por Antonio Álvarez Desanti

Era marzo de 1964, mis padres me despertaron de madrugada, debía alistarme para ir por primera vez a un centro educativo, iniciaría ese día el kínder. Una vez listo, ambos me llevaron al Colegio Calasanz y ahí me dejaron en una de sus aulas. Esa fue la primera vez que me dejaban sólo en algún lugar fuera de nuestra casa o la de las abuelas.

Ese fue el inicio de una linda y provechosa relación entre el Calasanz y yo que se extendió por doce largos pero fructíferos años. En esa primera lección recuerdo que era tan tímido que cuando se pasó lista e iniciaron con mi nombre (desventaja de tener un apellido que inicia con la letra A) me quedé congelado y no pude ni levantar la mano, ni decir presente. Me gané una injustificada ausencia.

Poco tiempo después de mi ingreso, hoy la memoria me juega una mala pasada y no puedo recordar con certeza si fueron meses o un par de años, fue destacado a la sección de primaria como su Director el sacerdote Francisco Ibiza Jordá, a quien a partir de ese momento conoceríamos como el Padre Ibiza. Al conocerlo no teníamos idea de lo que nos esperaba y mucho menos de la huella imborrable que dejaría en nuestras vidas, ni del gran apoyo que iba a ser en la formación de nuestro carácter, personalidad y valores.

Desde el inicio de sus funciones, el Padre Ibiza se convirtió en una fuerte autoridad para los alumnos, su sola presencia imponía respeto, la sola mención de su nombre nos asustaba pero lo más importante el saber que era el Director de Primaria, de alguna manera que costaba entender por nuestra corta edad, nos daba una seguridad frente al mundo exterior de que estábamos recibiendo una educación y preparación de primera calidad.

Durante los años que estuve en la escuela, viví innumerables experiencias con él, desde regañadas hasta algunas secas felicitaciones “porque el deber no se felicita, cumplirlo es una obligación”.

Recuerdo particularmente una que me marcó para siempre. Sucedió en sexto grado, teníamos un examen de matemáticas y no habíamos estudiado lo suficiente, entonces junto con otro compañero buscamos al Padre Ibiza para cambiar la fecha. Luego de que le dimos las más “sólidas” razones para hacerlo, sin pensarlo dos veces se volvió y nos dijo palabras más palabras menos: “sois unos cobardes las cosas se hacen cuando corresponde y sin excusas”, pues la cosa no terminó ahí, la siguiente oportunidad que se encontró con Papá le dio su queja sobre mi indebido interés por cambiar una fecha de un examen de matemáticas. De forma que tuve dos regañadas la del Padre y la de Papá.

Lecciones como esas marcaron mi formación. Gracias al Colegio Calasanz, sus sacerdotes y profesores, como Francisco Ibiza y por supuesto a mis padres fue que pude forjar mi carácter, valores y personalidad. En el Cala aprendí mucho más allá de las ciencias y las letras, aprendí la solidaridad en las luchas de San José de Calasanz por las educación a todos los niños sin distinción de nivel social, a tener un juicio crítico y a cuestionar las cosas, a no aceptar la realidad tal como es y a tener las agallas para luchar por cambiarla cuando no estamos a gusto con ella. Ellos no tienen culpa de mis errores en la vida, pero debo reconocer que en los aciertos y las cosas buenas ha estado su huella presente.

Hoy encontrándome fuera del país recibo con dolor la noticia de que el Padre Ibiza ha fallecido. No pudo más que conmoverme y traerme a la memoria tantas cosas lindas y difíciles de mi niñez y de mi agradecimiento al Colegio que me formó. Cómo pudo ser mi vida sin el Cala? Me pregunto, y rápido me respondo: por dicha fue con el Cala.

Adiós Padre Ibiza, adiós a su paso por esta etapa terrenal. En un futuro estaremos de nuevo reunidos y sin duda le rendiremos cuentas y usted nos llamará como siempre la atención. Mil gracias Padre por la huella que dejó en nosotros, aunque lo hago a título personal sé que es el sentimiento de muchos de sus discípulos.



Un buen regalo de Marjorie Ross

por Antonio Álvarez Desanti

Con la publicación de su último libro, “El secreto encanto de la KGB,” Marjorie Ross nos hace un buen regalo a sus lectores. Se suma esta obra a su rica y variada producción en la que destacan entre otros, “Al calor del fogón”, “La magia de la cocina limonense” y “La otra vanguardia, la vida de Jaime Cerdas”.

Este nuevo libro narra interesantes historias de acciones, estilos, sistemas de operación, aliados y amigos de la “temible” KGB, órgano del estado soviético dedicado a labores de inteligencia, represión, promoción de insurgencias y asesinatos, para citar solamente algunas de sus más relevantes funciones. Nos traslada a una época de la historia de la Unión Soviética sometida a la paranoia de José Stalin, quién aniquiló con la misma frialdad a sus enemigos como a sus aliados y amigos que caían en desgracia. El libro nos transporta al planeamiento y final consumación del asesinato de Trosky, pasando por pasajes de su vida en el exilio en México y la vinculación y romance con la artista Frida Kahlo y su esposo Diego Rivera.

Este paso por la era de la Guerra Fría, nos ubica en el periodo de expansionismo del comunismo y evidencia cómo artistas e intelectuales connotados de América Latina se suman y facilitan diferentes acciones de la política soviética y estalinista.

La narración la hace la autora al desarrollar las diferentes vidas y personalidades que asume un connotado agente y espía Iósif Griguliévich quien con gran habilidad desempeña diferentes roles y personajes en el mundo del espionaje, y a pesar de que sus más cercanos jefes y compañeros terminan bajo la paranoia de Stalin, logra sortear todos esos vaivenes propios de la época para terminar sus días como un destacado académico.

Pero ¿qué hace que esta obra pase de ser una historia del espionaje soviético a convertirse en una obra de historia costarricense? Ni más ni menos que una de las vidas de Griguliévich es como ciudadano costarricense, quien pasaporte en mano, facilitado por un escritor patrio quien para la época se desempeñaba como Cónsul de nuestro país en una nación suramericana, llega incluso a desempeñarse como miembro de nuestro servicio exterior en Europa, desde donde se relaciona con empresarios, ministros y ex presidentes de la República.

Su rol llega a ser tan distinguido, en Costa Rica como en el Kremlin, que ejerciendo como nuestro representante diplomático se le ordena ejecutar el asesinato del Mariscal Tito, Jefe de Estado de la antigua Yugoslavia y quien era objeto de la furia de Stalin. Es casualmente la muerte del déspota

ruso lo que cancela los planes y libra a nuestro país de verse involucrado en una acción de semejante naturaleza.

Es interesante destacar como esa ingenuidad o bien esa facilidad que hay en el país y en nuestros círculos políticos, para sucumbir frente a recepciones, cenas elegantes, apellidos sonoros o ante la ostentación de riqueza, lleva a que un espía bien asesorado por un compatriota nuestro, fácilmente escale en nuestra diplomacia hasta estar a punto de cometer un asesinato que habría conmocionado al mundo.

Historias como esta nos recuerdan a Savundra y otros personajes que han sido acogidos con distinción en las estructuras económicas, políticas y diplomáticas del país. Ojalá que la publicación de esta historia nos desarrolle una mayor y mejor malicia para evitar tanta candidez en el entorno nacional.

Sin lugar a dudas esta obra, seriamente documentada, respaldada en una sólida investigación y escrita de una forma sencilla y amena, es de obligada lectura tanto para entender mejor una época (la Guerra Fría) un sistema político (el soviético estalinista) como un estilo costarricense (el fácilmente impresionable). Desde ya esperamos la próxima producción de Marjorie.



FIA: tradición para el futuro

por Antonio Álvarez Desanti

Una vez más Costa Rica celebró el Festival Internacional de las Artes (FIA '98), tradición que fortalece los lazos entre nuestro país y los visitantes, y que nos ofrece a los costarricenses la posibilidad de estar en la primera fila ante diversas actividades de primera calidad mundial.

El FIA es una tribuna para exponer nuestra certeza de que, hermanándonos en el arte, seremos dueños de una sensibilidad cada vez más despierta, frente a la construcción del presente y del mañana, en pos de una sociedad solidaria, más justa y libre para todos. Esta actividad constituye una oportunidad de aportar la imagen de la cultura como un modelo de desarrollo integral, que busca el bienestar del ser humano, donde quien la produce se realiza en ello, y donde el espectador se enriquece mientras se recrea.

Esta fiesta es el resultado de la labor del capacitado equipo que ha asumido el reto de convertirnos en la capital cultural del área y de mantenernos, con cada edición del FIA y con su quehacer diario a lo largo del tiempo de organización, como un prestigioso punto de referencia ante la comunidad artística mundial.

Todo este trabajo, hoy plasmado en las realizaciones que vimos en nuestros teatros y calles, proclama que en la seguridad que brindan la paz y la democracia, es viable que un pueblo exprese de manera libre y creativa por medio de las artes, para mejorar su condición y aportar a la de otros que puedan aprovechar su mensaje. Ante esto, es importante considerar que la producción artística es un trabajo permanente y amerita que el apoyo que se le brinda no se limite al tiempo de presentación de los festivales, sino que dure todo el año.

En términos de organización, resulta sobresaliente el importante esfuerzo mancomunado entre instituciones gubernamentales y empresas privadas; lo que constituye un ejemplo para seguir en otras áreas.

Los artistas y los administradores que lo han realizado, las empresas que lo han patrocinado y los gobiernos que lo han auspiciado, han llevado a nuestros festivales de las artes a figurar entre los mejores de Hispanoamérica. Esta es una prueba más de que Costa Rica puede asumir, en diferentes áreas del quehacer humanos, una posición del liderazgo, que ojalá pronto nos convirtiera en el primer país desarrollado en América Latina.

Seminario Universidad



ARTÍCULOS INFRAESTRUCTURA

Congreso Partido Liberación Nacional Propuesta para discusión

por Antonio Álvarez Desanti

El siglo XXI plantea una serie de nuevos retos. El fenómeno de la globalización, la liberalización y apertura económica, los cambios en la tecnología, entre otros, han provocado grandes y profundas modificaciones en el quehacer de los Estados y las definiciones políticas.

Ante tales transformaciones, el Partido Liberación Nacional eje y motor del desarrollo nacional durante las últimas cinco décadas, debe entrar en un período de reflexión sobre sus pilares y principios fundamentales, sobre la actual coyuntura y tendencias y a partir de éstos presentar a los costarricenses una propuesta de desarrollo de corto, mediano y largo plazo.

Hoy más que nunca necesitamos a Liberación Nacional en el poder. Hoy más que nunca los principios, valores y razón de ser de Liberación Nacional son el mejor modelo de desarrollo para nuestros ciudadanos.

Frente al modelo de desarrollo neoliberal, de un capitalismo descarnado, que cree en un Estado limitado y en las leyes del mercado como el mejor instrumento de justicia social, unido al nuevo entorno de globalización y liberalización que han tenido por consecuencia una mayor concentración de la riqueza, ampliando la brecha entre países ricos y pobres y entre ciudadanos ricos y pobres, en el Nuevo Liberación Nacional continuamos creyendo que el mejor modelo de desarrollo es el social demócrata.

El Estado debe continuar siendo el gran motor del desarrollo, el cual mediante instrumentos de justa distribución de la riqueza promueva el bienestar del mayor número, que brinde a sus ciudadanos mecanismos efectivos de movilidad social, y sea promotor y garante de mayores y mejores oportunidades.

Creemos en un Estado efectivo y eficiente, que trabaje con programas definidos y orientados bajo una agenda nacional regida por los principios de solidaridad, equidad y justicia social, con visión de corto, mediano y largo plazo. Un Estado que brinde a sus ciudadanos servicios bajo los mejores estándares de calidad y satisfacción. Un Estado en que los recursos sean destinados a la inversión y mejoramiento del nivel de vida de las actuales y futuras generaciones.

La inversión en infraestructura constituye un elemento clave para el desarrollo nacional y mejoramiento de la calidad de vida de nuestros habitantes. La construcción de puentes y carreteras,

la inversión en servicios como agua, electricidad y comunicaciones son elementos fundamentales para promover el bienestar y prosperidad de los pueblos.

Desdichadamente, los Gobiernos neoliberales han utilizado los fondos de instituciones como el CONAVI como instrumentos de manejo financiero mediante la compra de bonos falseando con ello las opciones de inversión en la tan necesaria infraestructura nacional.

En el área vial, los gobiernos han renunciado a la inversión estatal, a la iniciativa y al desarrollo de infraestructura. La cómoda negligencia de los últimos dirigentes se palpa en el severo deterioro de caminos y puentes vecinales, con un gobierno central pasivo a la espera de la solicitud de los gobiernos locales, estos últimos cada vez más desarmados e imposibilitados de atender con éxito dichas demandas.

La lentitud en la ejecución, con trámites de licitación que más parecen un fin en si mismos que un medio para desarrollar obras, y una visión de corto plazo respecto a la capacidad de las obras construidas, son sólo algunas de las manifestaciones de un problema que no ha sido atendido como merece.

Es importante recalcar que en Liberación Nacional creemos en el mecanismo de Concesión de Obra Pública, pero también creemos que el Estado debe invertir. El sector privado, siempre se concentrará en aquellas obras de alta rentabilidad y pronto retorno, mientras que Estado actuará mediante un criterio de solidaridad y justicia social.

Nuestro país no puede aspirar a crecer sostenidamente sino mejora y desarrolla las obras de infraestructura que mejoren las oportunidades y competitividad de grandes, medianos y pequeños productores en todos los rincones de nuestro país.

En Liberación Nacional creemos en un Estado que retome su papel como gestor efectivo de obra pública sin perjuicio de la iniciativa privada. Que actúe en la atención estratégica de las redes viales, eléctricas, informáticas, acueductos, así como el desarrollo de puertos y aeropuertos como elementos indispensables para el incremento de la competitividad, la atracción de inversiones y para el mejoramiento de la calidad de vida de las y los costarricenses.

Sometemos para la DISCUSIÓN la siguiente alternativa para el fomento de inversión en la infraestructura nacional:

El PLN considera esencial la asignación de un porcentaje fijo del presupuesto nacional (que debe establecer este Congreso), libre de subejecución destinado al crecimiento y desarrollo de infraestructura en el país.



Hacer bien las cosas

por Antonio Álvarez Desanti

Cuando debemos hacer un trabajo, obra, tarea, encomienda, en fin cualquier acción es fundamental que pongamos nuestro mayor empeño en hacerlo bien, desde pequeño recuerdo a mis padres repitiéndome “el perezoso y el mezquino anda dos veces el camino”.

La realidad es esa, si somos mediocres la jarana nos sale a la cara, dado que tarde o temprano debemos reparar o corregir las cosas mal hechas, en fin esa es una máxima que siempre ocurre, de ahí que es fundamental que desde la primera vez seamos eficientes y apliquemos la mejor excelencia.

Por eso resulta criticable que las acciones gubernamentales sean en un número tan elevado sumamente mediocres basta con ver el caso de la platina que es un monumento al ridículo y una vergüenza nacional, pasan los gobiernos, los jefes y el problema persiste, teniendo diariamente colas interminables de vehículos. A eso se suma hoy los reiterados inconvenientes que presenta la autopista a Caldera, que con pocos meses de inaugurada no deja de presentar nuevos y sorprendentes defectos de construcción, que hace que pasemos de la ilusión de contar con una nueva autopista a la cólera de tener que usar rutas alternas.

Mientras eso sucede en Costa Rica las noticias informan de la culminación de una etapa importante del túnel que unirá Alemania, Suiza e Italia por vía ferroviaria con una longitud que supera los cincuenta kilómetros, desarrollada con eficiencia y puntualidad.

La paciencia del costarricense ante tal incapacidad toma el humor como desahogo y así salen una cantidad de chistes sobre lo que habría pasado si los mineros fueran ticos, por eso somos el país del "pura vida" no porque estemos bien, sino por nuestra paciencia franciscana y nuestra tolerancia sin límite.

Cuando veo estas situaciones siempre me pregunto ¿a dónde habría llegado el grupo empresarial que presido con semejante nivel de ineficiencia? La respuesta es solo una estaríamos en bancarrota. Pero ¿por qué se puede ser eficiente en lo privado y se es ineficiente en lo público? No hay ninguna razón es simplemente voluntad, disciplina, vergüenza profesional, solo para citar unos pocos epítetos y por supuesto erradicando la corrupción tema al que me referiré en otro momento. Nuestro país y las futuras generaciones demandan que construyamos un país moderno, eficiente, que sea ejemplo ante el mundo como lo ha sido Chile, dejemos de lado la mediocridad y levantemos con seriedad y con las mejores personas esa nueva nación que todos merecemos



Ley de Concesión de Obra Pública

por Antonio Álvarez Desanti

Intervención del diputado Antonio Álvarez Desanti

Acta de la Sesión Plenaria N° 132

Después de escuchar las palabras de los Diputados Gonzalo Fajardo y Teddy Cole, es mi deber explicar a ustedes qué es lo que se califica de "la barbaridad" en relación con lo que hemos hecho en la Comisión de Asuntos Jurídicos. Ante los discursos de los compañeros Diputados, me parece que es importante explicarles qué se hizo en la Comisión.

Para empezar, debo decir que lo que está en discusión es un Proyecto de Reforma a la Ley de Concesión de Obra Pública, que se promulgó a finales de la Administración anterior, precisamente para buscar una vía mediante la cual el Estado pueda disminuir su inversión directa en infraestructura y permitir que el sector privado asuma parte de esa inversión, mediante concesiones de largo plazo y a través del pago de cánones, o de peajes en el caso de carreteras, o mediante el cobro de servicios en el caso de otro tipo de concesiones. Este mecanismo permitiría lograr que la infraestructura nacional, que se ha deteriorado a vista y paciencia de todos nosotros, en donde tenemos años de no ver mejoras sustanciales en las carreteras; donde ayer mismo los compañeros de la zona sur hablaban de que no hay posibilidades de llegar a San Isidro de El General porque la carretera no hay forma de arreglarla; donde préstamos como el que estaba destinado para la

carretera de Ciudad Colón-Orotina se perdió porque no se logró su desembolso debido a que hay que pasar por caminos tormentosos para poner en marcha la ejecución de la obra, llegaran a su término a través de la utilización de este instrumento.

Ojalá don Gonzalo levantara tribuna, ya que tienen tres años de esperar que les arreglen la carretera de San Ramón a Puntarenas.

A raíz de este caos, estoy solicitando al Plenario la creación de una Comisión Especial que realice una investigación a fondo, para conocer lo que verdaderamente sucede en materia de construcción y mantenimiento de carreteras en este país.

Ante todas estas difíciles situaciones que se viven en materia de infraestructura, y ante la escasez de recursos, porque no vemos cuándo se va a construir un nuevo aeropuerto o una nueva terminal- y la única que se hizo, Aviación Civil la construyó con una altura que no permite trabajar- fue que en la Administración anterior se promulgó una ley para posibilitar el otorgamiento de concesiones de obras públicas.

¿Por qué creo en la figura de la concesión de obra pública?. Creo en este instrumento porque para nadie es un secreto que en este país no tenemos dinero para desarrollar la infraestructura que necesitamos, y ojalá mediante el mecanismo de concesión pudiéramos lograr que empresas privadas consiguieran el financiamiento para el desarrollo de proyectos a largo plazo, e ir compensándoles su retribución, mediante el cobro de los servicios que se prestan.

Ese mecanismo no ha podido operar en el país porque hasta la fecha sólo una concesión se ha podido otorgar, que según entiendo es la que repara la vía entre el aeropuerto Juan Santamaría y San Ramón; no obstante, fue apelada al presuntamente detectarse una serie de problemas y de irregularidades.

Los costarricenses estaríamos mejor, si con apego al procedimiento licitatorio pudiéramos contar con una carretera que nos lleve en perfectas condiciones de San Ramón al Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, y otra de San Ramón a Puntarenas; aunque tuviéramos que pagar un peaje. El costo de ese peaje lo economizaríamos en vidas humanas, reduciendo el número de accidentes que ocurren precisamente por el mal estado de la red vial nacional.

Ojalá que también pudiéramos dar en concesión, la reparación y mantenimiento de la carretera a Limón; y pudiéramos evitar las pérdidas que tiene este país cada vez que hay que dar la vuelta por Turrialba porque ocurre un derrumbe y el cargador que puede remover la tierra dura cinco horas en esa labor.

Entre otras, por las razones expuestas es que creo que este mecanismo de concesión de obra pública es el que puede servir para restablecer la infraestructura nacional.

Compañeros: yo quiero ver cuál carretera que se haga mediante una concesión de obra pública se va a llenar de huecos antes de que se inaugure. Tenemos el tramo entre los Hatillos y el hotel San José Palacio o el hotel Irazú, que no se ha podido inaugurar, porque antes de inaugurarla, ya se reventó y está llena de huecos.

No sé cuál compañía lo hizo, no sé cuáles empresas intervinieron en la obra; pero les aseguro que el día que una empresa construya esa obra y obtenga como contraprestación lo que se recaude por concepto de los peajes, esa carretera no se llenará de huecos, será bien construida y no empezarán las discusiones de que le quitaron medio milímetro de fibra o de contenido asfáltico -perdóneme el vocabulario, ya que no conozco la jerga de los ingenieros-, no escucharemos las críticas de que aquí las carreteras se rompen porque hay mucha agua, y por eso no duran; como si el agua hubiera aparecido en Costa Rica hace unos cuantos meses.

Permítanme contarles una historia que se remonta a un viaje que realicé hace pocos meses a Holanda, en donde pasé por una carretera dos metros por debajo del nivel del mar, y ahí uno saca

la foto de los barcos que van por encima del carro, a la orilla de la calle. Ahí no puede haber más agua que la que podemos tener en Costa Rica. Por eso creo y defendiendo la Ley de Concesión de Obra Pública, a la que considero como una gran conquista nacional.

Para continuar con el tema y con lo que algunos compañeros califican de "barbaridad", debo manifestar que esa Ley ha tenido una serie de dificultades en su aplicación, y requiere de varios cambios para que pueda adaptarse a la realidad. Parte de esos cambios están introduciéndose en este Proyecto, el cual, por ejemplo, en su artículo 6 autoriza a dar en concesión los muelles, los aeropuertos y los ferrocarriles. Al igual que se darían en concesión estos servicios, se dan en concesión las carreteras, así que a los que hoy se rasgan las vestiduras porque vamos a "privatizar los muelles", hay que decirles que entonces estamos también privatizando la carretera por la que viajamos a Puntarenas, porque esa carretera ya se dio en concesión, y es dable pensar que más tarde o más temprano estaremos viajando a Puntarenas por carretera "privada".

¿Cuál es el temor de que la reparación y mantenimiento sea otorgada en concesión y su administración, por determinado plazo, sea trasladada al sector privado? ¿Será acaso que los empresarios van a levantar el asfalto y se la van a llevar para la casa? Don Ottón Solís, ¿no es mejor tener una vía en buenas condiciones a Pérez Zeledón, que economice tiempo y recursos, aunque exista la obligación de pagar un peaje?

Debemos tener absolutamente claro que en el caso de la concesión de obra pública, la propiedad de los bienes, como el caso de los muelles, los aeropuertos y los ferrocarriles, no se traspasa al sector privado. La propiedad de esos bienes sigue en manos del Estado costarricense.

Si damos en concesión los muelles, los aeropuertos y los ferrocarriles, no significa que la compañía a la cual se le otorga, viene mañana, pega el muelle a un cargador y se lleva el muelle para otro país, ni que la compañía a la que se le da el aeropuerto en concesión viene y lo cierra mañana, ni que se van a llevar el ferrocarril, tal y como no se han llevado los camiones de basura de la Municipalidad de San José, desde que se dio en concesión la recolección de la basura en el área metropolitana. Situación similar ocurrió con el catastro de todas las propiedades que antes la realizaba la Municipalidad de Curridabat. En el momento que se pudo trasladar su ejecución a otras entidades, se terminó el desorden en el sistema catastral en Curridabat, el cual hoy constituye digno ejemplo para otras municipalidades del país.

De igual manera, si se van a otorgar en concesión los ferrocarriles y los muelles, la compañía a la que se les dé necesitará operarios, estibadores, trabajadores, ¿acaso la va a manejar con fantasmas?. Tendrá que contratar mano de obra, la mano de obra limonense para que vaya a trabajar y operar ese muelle, deberá pagar salarios dignos, y si el problema es sobre las condiciones salariales, incluyamos un artículo que señale que quien reciba en concesión la administración de los muelles tendrá que garantizar condiciones dignas para los trabajadores y deberá respetar las condiciones que se establezcan en los reglamentos que se promulguen. Pero el hecho que se dé en concesión una determinada obra no significa que nos vamos a quedar sin trabajadores y con desempleados. Repito, señores, no estamos vendiendo ni traspasando la propiedad de nada.

Volvamos al caso de lo que la moción pretende; la moción pretende que no se den en concesión las ampliaciones. ¿Cuál es la diferencia en dar en concesión las ampliaciones, a dar en concesión el servicio completo? Aquí hay un problema operativo. Por ejemplo, si de lo que se trata es de ampliar un aeropuerto, y al que construya la nueva terminal le otorgamos la concesión para que la administre, el problema operativo surge a partir de que existen servicios generales y comunes a todos los demás concesionarios, y esa nueva concesionaria tendrá su seguridad privada, su mantenimiento privado, su propio radar, entre otros.

Pero, compañeras y compañeros, no es práctico ni eficiente realizar ese tipo de diferenciaciones. No tiene sentido que no entendamos que dar en concesión solo las nuevas ampliaciones, no es operativo ni racional. Y desde esa tesitura lo que tenemos que entender es que lo que está en juego no es la soberanía ni la dignidad nacional; no estamos de frente a un problema de constitucionalidad. Y si esa fuera la duda, tan inconstitucional sería dar las actuales, como dar las ampliaciones, porque la Constitución no hace diferencia entre unas y otras.

Aquí lo que tenemos que definir es qué Costa Rica queremos, si queremos una Costa Rica que, por los problemas de la deuda interna, por los problemas tributarios que afronta, por las dificultades internas burocráticas y operativas, siga dependiendo de un Estado que cada día avanza menos, y que lo poco que avanza cada día lo hace más mal. O si queremos modernizar al país, defender nuestras instituciones, como se hizo con las mociones de los diputados Pacheco Fernández y Solís Fallas, que solicitaron que se excluyera al Instituto Costarricense de Electricidad, y que se excluyeran a las compañías de electricidad, respectivamente.

Por otro lado, si el problema es político, porque hay que defender condiciones que se dieron en el pasado, en las provincias que representamos, entonces empecemos por aceptar que el Aeropuerto puede entrar dentro del programa de concesión de obra pública y sigamos la discusión con los muelles y los ferrocarriles.

Don Teddy Cole me pide una interrupción, pero repito, que esperé que tanto él como el Diputado Fajardo Salas hicieran uso de la palabra; además de que estoy seguro de que tendremos tiempo de discutir ampliamente este tema. Porque aquí no discutiremos únicamente la concesión de obras a nivel de servicios, a nivel de ferrocarriles y de muelles, aquí discutiremos cuál es la visión del desarrollo que tenemos hacia adelante, y que quienes vamos a ir a pedir el voto de los costarricenses, les digamos cómo les resolveremos los problemas; que le digamos a los turistas, a las empresas y a los costarricenses que hacen uso de los aeropuertos, cómo resolveremos el problema que tenemos con la sobrepoblación en el aeropuerto Internacional Juan Santamaría, por ejemplo.

Que me digan los diputados que hacen uso de esa terminal aérea, si estamos en condiciones de espacio y condiciones favorables para poder operar de manera eficiente; que me digan los exportadores y los importadores si existe la posibilidad de que no se saturen los muelles en el corto plazo; que me digan los operadores de turismo que reciben los yates en el INCOP, si tienen las condiciones que les permita operar y recibir a la gente dignamente.

Aquí no se trata de oponernos por oponernos, se trata de ofrecer alternativas y poner sobre la mesa las condiciones deseables de operación. Y si vamos a estar en contra de que se puedan dar en concesión estas actividades, digámosle a los costarricenses cómo solucionaremos el problema de la saturación de los muelles y cómo vamos a mejorar la operación en los aeropuertos.

No acojamos la excusa de ampararnos en los problemas regionales, retomemos la verdadera dimensión de este problema que es de carácter nacional. ¿Cuál es el problema que tenemos cuando el puerto de Limón no pueda atender la demanda de importaciones y de exportaciones? No es una demanda y no es un problema que se reduce a un número de estibadoras y estibadores que trabajan en el muelle; es el problema de todos los ciudadanos que vivimos en este país, que tenemos que reconocer sobreprecios porque los productos tienen atrasos en el embarque y en el desembarque; porque tenemos muelles más caros que los que tienen otros países, y ese es el verdadero castigo que le estamos imponiendo a la sociedad costarricense como un todo, ese es el embudo que le estamos poniendo al desarrollo nacional.

Si nos referimos al Aeropuerto Internacional Juan Santamaría también enfrentamos la misma disyuntiva: vamos a seguir con un aeropuerto en el cual todos los vuelos salen entre siete y nueve

de la mañana, y llegan entre cuatro y siete de la noche, ocasionando significativas presas por existir únicamente dos bandas transportadoras de equipaje, además de las dificultades para el manejo, la operación y la administración propia del aeropuerto.

Quiero que entendamos que el futuro de este país lo construiremos acertadamente en la medida en que nos quitemos la venda de los ojos. Debemos buscar el desarrollo de Costa Rica tutelando varias cosas: una de ellas la defensa de nuestras instituciones sociales. No vamos a desarrollar este país a costa de salarios bajos y de la miseria de nuestros obreros.

No vamos a desarrollar este país a costa de quitar las cargas sociales y cerrar la Caja Costarricense de Seguro Social, para ir a competir en mano de obra con países como Nicaragua, Honduras y otros, que todavía mantienen condiciones paupérrimas de vida.

Tampoco vamos a sacrificar nuestra idiosincrasia, vendiendo el territorio nacional y perdiendo la identidad de los costarricenses. No es ahí donde está la posibilidad y las vías para que desarrollemos este país. El desarrollo de este país debemos hacerlo fortaleciendo decididamente la producción y defendiendo esas instituciones que han hecho grande a este país, mediante la defensa de la seguridad social, de la educación, del acceso al crédito y mediante la defensa del achicamiento de la brecha entre los sectores pobres y ricos.

Nuestro reto ante las vicisitudes de la apertura comercial, no debe consistir en colocar al país como una isla separada del resto del mundo, creyendo que puede existir sin reglas de intercambio comercial con otros países. Nuestro éxito está en lograr que la inserción dentro de este nuevo esquema de apertura comercial se produzca, defendiendo el sistema de una sociedad con una brecha más corta que la que han tenido y tienen otras sociedades entre las clases pobres y las clases ricas; buscando mecanismos para evitar la concentración de la riqueza para lograr que en esta sociedad las personas, gracias a su estudio y a su ahorro, puedan mejorar en la escala social, pero asegurándoles la oportunidad para hacerlo; y controlando los sistemas de movilidad en la escala social, para que no tengamos una Costa Rica manejada por muy pocos ricos en perjuicio de un gran número de obreros y de jornaleros.

Ese es el reto que tenemos por delante, pero ese reto significa también que nos despojemos de los prejuicios del pasado, los prejuicios de creer que porque los muelles los administre el sector privado (con obreros y estibadores de Limón, con obreros y estibadores de Puntarenas, y en el caso del aeropuerto, con funcionarias y funcionarios de la meseta Central), estamos vendiendo la dignidad y la soberanía nacional.

En última instancia, ¿qué es lo que nosotros queremos? ¿Un muelle que existe por sí mismo, o un buen servicio de los muelles en el país?

¿Queremos un aeropuerto que vale por sí mismo y es un fin en sí mismo, o es el aeropuerto un medio para lograr que podamos recibir turistas en las mejores condiciones, y que cada vez que entran y salen los costarricenses puedan hacer uso de buenas instalaciones y servicios?

Me comprometo aquí, en este Plenario legislativo, con usted, Diputado Cole, y con usted, Diputado Fajardo, a que si tenemos que establecer reglas para tutelar los derechos y las garantías sociales de los trabajadores portuarios, las establezcamos. Igualmente, si tenemos que hacerlo con las trabajadoras y trabajadores de los aeropuertos, lo haremos.

Compañeras y compañeros: los hemos echado de menos cuando no han hablado de los obreros que trabajan en las carreteras que se construirán por medio de los mecanismos de concesión de obra pública, y aquí nadie se ha preocupado por decir cuál es la situación de los obreros que trabajarán en las carreteras que se construyan o se mejoren por medio de los contratos de concesión de obra pública, y eso es parte de lo que nosotros también tenemos que tener presente.

Termino estas palabras, repitiendo que tendremos oportunidad de sostener una larga discusión, pero como ustedes empezaron sus palabras diciendo: "Que el país sepa que fueron los diputados Aragón, Villanueva y Álvarez", pues quiero que el país sepa que fueron los diputados Aragón, Villanueva y Álvarez quienes levantamos la voz, intentamos quitarles la venda de los ojos y les dijimos cómo y por dónde podemos desarrollar este país.

Concluyo diciendo lo siguiente: si no hacemos una verdadera transformación en la Ley de Concesión de Obra Pública y si no autorizamos que los muelles, los aeropuertos y los ferrocarriles puedan darse en concesión, con las regulaciones que ustedes quieran, con las obligaciones, lineamientos y limitaciones que ustedes quieran, difícilmente llegaremos a buen puerto.

Con los muelles y aeropuertos, nos pasará lo mismo que sucedió con el ferrocarril. Si hace 20 años hubiéramos tomado las decisiones necesarias y hubiéramos invertido en el ferrocarril, hoy tendríamos uno de los que andan flotando por encima de los rieles, a 200 kilómetros por hora, transportando las mercaderías entre Puntarenas, Guanacaste y Limón, y no estaríamos viendo el deterioro de nuestras carreteras, no tendríamos problemas de combustible, sino que tendríamos un ferrocarril electrificado, moderno, con rieles que tendrían el ancho que establece la nueva técnica y con modernas regulaciones para velocidad.

Si hubiéramos tenido esa visión hace 20 años, no estaríamos como estamos actualmente, con un ferrocarril que nos representaba pérdidas millonarias del orden de los ¢5.000.000,00 diarios -me parece que ese era el monto que se perdía- un ferrocarril que no conseguimos siquiera que moviera la carga del trigo entre Puntarenas y San José, un ferrocarril que dura como dos horas y media para llegar a Cartago, porque nos quedamos con máquinas obsoletas, porque no lo modernizamos, porque hace 20 años no tuvimos la valentía para tomar las decisiones oportunas

