

Demostremos que Limón necesita la carretera

Esta es la cuarta parte del mensaje presidencial del profesor José Joaquín Trejos Fernández ante el nuevo Congreso que se instaló el pasado primero de mayo:

EL SEGUNDO PLAN VIAL DE CAMINOS VECINALES

Si algún aspecto del desarrollo económico nacional deja en evidencia la continuidad que de hecho existe entre una administración y otra, ese es el relativo a los planes de suficiente envergadura que necesita el país para promover su desarrollo económico más aceleradamente y, de esa manera, lograr que una economía vigorosa soporte los gastos de los otros aspectos del desarrollo, vale decir los culturales y los requeridos para los más fecundos equilibrio y convivencia sociales. Ello justifica plenamente los esfuerzos que de un lado y otro hemos realizado por evitar las rupturas innecesarias entre una administración y la que le sigue, en cuanto concierne a las cuestiones de la política cuya índole es nacional, lo cual no impide que cada administración oriente su propia política por los rumbos que obtuvieron el respaldo del pueblo en las urnas electorales.

Los planes viales son de la índole comentada y ellos ofrecen evidencia del hecho señalado, ya que han trascendido no una sino dos y hasta tres administraciones. Los dos planes a que antes me referí fueron concebidos en una administración, que además gestionó su financiamiento; su ejecución la inició la siguiente administración. A la actual le correspondió completar la parte principal de las obras contempladas en aquellos planes y aún queda a la siguiente terminar unas pocas de ellas.

Por nuestra parte, desde muy temprano en nuestro cuatrienio presentamos solicitud de financiación parcial al Banco Interamericano de Desarrollo para un segundo plan vial de caminos vecinales. A causa de la crisis fiscal y monetaria que padecía el país al iniciarse nuestra gestión y que tanto deterioró el crédito del país en el exterior aun durante mucho tiempo después de superada aquella crisis, no se obtuvo la aprobación del crédito para ese segundo plan vial sino hasta en abril de 1969 y el contrato respectivo fue ratificado por la Asamblea Legislativa en agosto de ese año.

Ese segundo plan vial de caminos vecinales, a más de que completa y le da sentido y unidad a muchas de las carreteras del primero, incluye una carretera tan grande e importante como la de Cañas a Upala. La inversión que contempla es de US\$ 13.7 millones, cuya parte principal le corresponderá a la administración que se iniciará de hoy en una semana.

Ha quedado, sin embargo, ya iniciada la construcción de las siguientes carreteras:

- Cañas-Upala; primera etapa (la terminación de esta primera etapa está prevista para enero del año entrante y se trabaja ya en el diseño de la segunda y última etapa para que su construcción se inicie inmediatamente después de la primera).
- Jicaral-Lepanto.
- La Turbina (Cartago)-Llano Grande.
- La Marina-Pital (San Carlos).

Además están listos los trámites para iniciar este mismo mes o el entrante las carreteras Portogolpe - Matapalo - Huacas-Brasilito; Aguas Zarcas (San Carlos) San Miguel de Sarapiquí; Muelle (San Carlos) - Boca de Arenal; San Ramón - Zarcero y el puente sobre el río Sarapiquí, en Puerto Viejo, que conectará a este estratégico lugar con Horizontetas y con la nueva zona llamada de Río Frio.

CARRETERA DE PRIMERA CALIDAD DE SIQUIRRES A LIMÓN

Ha quedado debidamente financiada, después de largo tiempo de tener el respectivo proyecto debidamente listo con to-

dos los estudios económicos y de ingeniería requeridos, la construcción de una carretera de primera calidad entre Siquirres y Puerto Limón. El costo estimado de esta magna obra es de US\$ 19.4 millones es decir de ₡ 129 millones, incluyendo en ese costo los intereses del préstamo durante el periodo de construcción, de los cuales el Banco Mundial, que la financia, aportará US\$ 15.7 millones o sean ₡ 104.4 millones, en condiciones favorables que incluyen un periodo de seis años en que no será necesario pagar amortizaciones.

La construcción corresponderá a la siguiente administración y éste, al igual que los planes viales antes referidos, es otro ejemplo de cómo las grandes obras públicas trascienden de una a otra administración. Como se ve por las cifras citadas, la magnitud de esta obra es mucho superior a la totalidad de las obras contempladas en cualquiera de los tres planes viales antes comentados.

Más importante para la administración que ahora va llegando a su fin es, por una parte, haber aclarado en las conciencias de todos los costarricenses —y también de las agencias financieras con sede en Washington— la necesidad impostergable que tiene todo el país de contar con esta carretera; y, por otra parte, haber demostrado que la carretera era técnicamente factible sin que ni su costo ni su construcción estén fuera de las posibilidades financieras o técnicas del país. Haber hecho esta demostración es mérito del personal técnico costarricense y esa demostración de capacidad técnica acabó con los sombríos mitos que se habían llegado a crear con respecto a esa obra.

Mientras se construye esa gran obra carretera, estará en servicio el camino que se abrió para unir Limón con Siquirres, al cual luego volveré a referirme.

EL PLAN DE MANTENIMIENTO DE CARRETERAS Y CAMINOS

Ingentes sumas de dinero se han desperdiciado a causa de los días y semanas de tiempo que han perdido las cuadrillas del Ministerio de Transportes, por desperfectos en la ya casi inservible maquinaria que posee ese Ministerio para el mantenimiento de las carreteras.

Al crearse el Ministerio de Transportes en reemplazo del antiguo de Obras Públicas, una de las actividades que quedó bajo su administración fue la relativa al mantenimiento de carreteras. Sin embargo, no se le proveyó de los equipos necesarios para llevar a cabo tal tarea.

Por la importancia de estas funciones, tan necesarias para que no se pierda la inversión con sacrificio realizada por el país en carreteras, nos dedicamos desde el comienzo de la administración a preparar un plan destinado a atender con la debida eficiencia el mantenimiento de carreteras y caminos. Dicho plan, que queda ya en sus etapas de ejecución al servicio del país, ha de tener por base una modernización de las leyes de tránsito. Para ello presentamos a la Asamblea Legislativa, desde julio de 1967, un cuidadoso proyecto de ley según el cual se regulan entre otros, aspectos que atañen al exceso de peso en los vehículos que circulan por las vías nacionales. Incluye también ese plan de mantenimiento vial, medidas para controlar efectivamente la aplicación de las estipulaciones sobre ese exceso de peso, así como disposiciones para encauzar efectivamente los recursos de operación hacia los planes de mantenimiento y para efectuar esas tareas conforme a programas eficaces, bien definidos. Finalmente, incluye el plan la obtención de un crédito otorgado por la A.I.D. —que además brindó valioso asesoramiento en la formulación del Plan— ya ratificado por la Asamblea Legislativa y que está en proceso de ser aprovechado. Se destina la suma de \$ 5.1 millones, es decir cerca de ₡ 40 millones, de ese crédito a la adquisición de equipo para el Ministerio de

Transportes a fin de que pueda efectuar un eficaz mantenimiento de las carreteras. De ese modo, al fin será posible reemplazar la maquinaria, totalmente obsoleta y deteriorada, con la cual nos tocó trabajar durante la actual administración, disminuyéndose en consecuencia el costo de operación y haciéndose además posible multiplicar grandemente la eficiencia. Además, con esos recursos obtenidos de la A.I.D., se establecerán dos fondos rotatorios, de un millón de dólares cada uno, en el sistema bancario nacional, para que éste haga préstamos, con los recursos de uno de esos fondos, a las municipalidades a fin de que puedan comprar equipo para sus planes de mantenimiento y de construcción de caminos. Con los recursos del otro fondo, el sistema bancario podrá otorgar préstamos a los propietarios de camiones para que puedan modificar sus equipos, o adquirir vehículos nuevos con los cuales les sea posible observar las regulaciones sobre peso máximo en las carreteras.

De la manera descrita, se da solución a uno más de los numerosos problemas de grandes repercusiones con que nos encontramos al asumir las tareas de gobierno.

MUELLES EN PUERTO LIMÓN

Otro de los problemas de tan grandes gravedad y urgencia como magnitud, que nos encontramos sin resolver al asumir el Poder Ejecutivo, fue el de las vetustas instalaciones portuarias, incapaces de movilizar los enormes volúmenes actuales de nuestro comercio exterior.

Ya he mencionado el atenuante de que el crecimiento experimentado en los últimos años en nuestras exportaciones, con el respectivo aumento de las importaciones, pudo haber parecido una fantasía cuando corrieron los años 1963 y 1964. Pero de todas maneras, eso no elimina la dificultad en que se halla hoy el país por falta de previsión oportuna para la construcción de obras que por su índole toman largo tiempo para gestarse y realizarse.

Es cierto que al comienzo no más de la actual administración, cuando aún se requería autorización previa de la Asamblea Legislativa, ésta había autorizado al Poder Ejecutivo para negociar con el Banco Mundial un crédito para la construcción de la carretera a Limón y para llevar a cabo obras portuarias adecuadas en el Atlántico y en el Pacífico y, más aún, para este último objeto existía un estudio preliminar hecho por una compañía asesora. Pero era claro que el carácter preliminar de ese estudio hacía que el fuera del todo insuficiente para negociar con el Banco Mundial, para lo cual se necesitaba un estudio completo en sus aspectos económicos y técnicos, que comprendiera el análisis comparativo de las posibles soluciones.

El propio Banco Mundial hizo en 1967 un aporte de US\$ 200.000, para que se contratara ese estudio completo requerido para considerar nuestra solicitud de financiación de esas obras portuarias en ambos océanos y, con el mismo propósito, el B.C.I.E. concedió un crédito por US\$ 100.000. Después del usual concurso de antecedentes, el estudio le fue encargado, de común acuerdo con el citado Banco, a las firmas D.Y.P.S.A. y T.A.M.S.

Ese estudio le ha tomado al citado consorcio de consultores casi dos años, pues para recomendar una alternativa, en cada océano, es preciso no sólo estimar las proyecciones de la carga probable en años sucesivos, sino también efectuar exploraciones e investigaciones técnicas sobre cuestiones tales como direcciones predominantes de vientos y mareas, sobre las sedimentaciones que estas últimas dejan, sobre los suelos submarinos, sobre las facilidades de transporte, bodega, otras instalaciones anejas a cada muelle y otros aspectos conexos.

Por lo expuesto, el estudio de los consultores no estuvo listo, en su forma preliminar, sino

hasta fines de diciembre del año pasado y al presente los departamentos técnicos del Ministerio de Transportes y del Banco Mundial se hallan discutiendo detalles antes de convenir en aceptar un estudio definitivo como base para construir las instalaciones más apropiadas.

Desde muy temprano del año 1967 nuestras propias proyecciones sobre el volumen de carga que tendría que movilizarse, especialmente por el Atlántico nos indicaban con claridad que el país no podía esperar a que estuviesen listas las instalaciones portuarias definitivas que se negociaban con el Banco Mundial. Que se requería una solución de emergencia.

Pero por aquella época, la crisis fiscal y monetaria originada en años anteriores, seguía produciendo sus efectos adversos y entre ellos el cierre del crédito externo para el país, que dificultaba aún más la financiación de obras que proveyeran una solución de emergencia.

Fue así como se decidió comenzar a preparar un cartel de licitación de un nuevo muelle en Puerto Limón, de tal manera que la licitación abarcase: diseño, construcción y financiación de un muelle. La cotización más favorable fue la de la empresa mexicana PROTEXA S.A. y, en consecuencia, el contrato respectivo fue sometido a consideración de la Asamblea Legislativa, que le dio su aprobación según ley N° 4213 de octubre de 1968.

Es bien conocida la demora que la sufrido esa obra, a causa de diversas circunstancias, de las cuales algunas fueron de fuerza mayor, pero que en todo caso han conducido a que no se cuente aún con las instalaciones que de acuerdo con nuestras acertadas previsiones de 1967, eran necesarias para impedir que a partir del comienzo del presente año las viejas instalaciones de Limón fuesen a tal punto insuficientes que condujeran a un clima la crisis portuaria que ha venido padeciendo el país por la falta de acción oportuna en los años anteriores.

La citada compañía Protexa recibió desde el mes pasado maquinaria pesada adicional y eficiente. Desde entonces ha aumentado el ritmo de ejecución del muelle y afirma que lo entregará listo para prestar servicios dentro de cuatro meses.

Por su parte, la institución semiautónoma creada para promover el desarrollo de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA), abrió licitación y está por adjudicar el respectivo contrato, para una ampliación del viejo muelle, llamado "de madera" para que vuelva a adquirir las dimensiones que tenía en 1942, cuando fue destruido por el torpedeo de un submarino.

La solución de los problemas portuarios de Limón requería que previamente se definiera, con equidad y precisión, el "status" de las compañías Ferrocarril de Costa Rica S.A. y Northern Railway Co., en cuanto concierne al cobro de los derechos de muellaje en el llamado muelle "metálico", que habían venido administrando esas empresas durante todo lo que iba de este siglo, hasta hace un año.

Esa definición exigía entereza y resolución del Gobierno, a más del sentido de equidad citado. Requería además que la definición se hiciese con suficiente tiempo para que el mismo gobierno que tomase la medida, le hiciera frente a sus consecuencias; y que la aludida definición de competencia, derechos y atribuciones, se llevara a cabo después de suficiente dedicación y estudio de añejos y complejos contratos, así como de la situación económica real de las operaciones portuarias al presente, a fin de evitar que una medida arbitraria o no bien ponderada sólo consiguiese un juicio más contra el Estado, o que por su falta de realismo más bien dificultase la solución del problema existente.

El 8 de abril de 1969 se publicó el histórico decreto N° 7 mediante el cual se separaba de las tarifas de muellaje la parte correspondiente a gastos por servicios de los derechos de muellaje propiamente dichos; y se dispuso que estos derechos fueran percibidos por la JAPDEVA, de conformidad con

su ley constitutiva.

Poco después, el 15 de abril de 1969, personeros de las dos compañías citadas y del Poder Ejecutivo llegaban a un convenio mediante el cual dichas compañías adelantaron —en cerca de veinte años— la fecha contractual de entrega del Muelle Metálico en cuestión al gobierno de la República. A la vez, se precisaron ciertas cláusulas referentes a las tarifas y a los derechos de muellaje que ya estaba percibiendo la JAPDEVA en el decreto N° 10 del día 2 de mayo de 1969.

De la manera descrita no sólo quedaron establecidos los derechos que percibiría el Estado para el nuevo muelle proyectado, sino que, además, se le procuró ingresos suficientes a la JAPDEVA a fin de que esta Institución cambiase el carácter lícito o nominal que había tenido hasta entonces por el de una institución financieramente capacitada para asumir la Administración portuaria y para promover efectivamente el Desarrollo de la vertiente Atlántica, con facultades y atribuciones que hasta entonces sólo había tenido en el papel.

En particular, en virtud de esa capacitación financiera que adquirió la JAPDEVA mediante aquellos decretos de abril y mayo de 1969, esta Institución no sólo ha podido administrar prudentemente y con pericia los muelles de Puerto Limón sino, además, emprender la ampliación del "muelle de madera" a que antes me referí y dar pasos ya importantes en la promoción del desarrollo de la zona Atlántica.

AEROPUERTO PARA AVIONETAS Y AEROPUERTO DE EL COCO

Ya que incidentalmente me he referido a dos graves problemas en el ámbito de los transportes, de entre los varios de índole nacional que hallamos sin resolver al asumir el Poder Ejecutivo y los cuales tuvimos que afrontar en los peores momentos, cuando estábamos impulsando el programa de estabilización económica y teníamos necesidad de gran austeridad en los gastos fiscales, es oportuno que me refiera a otro de esa misma índole. El del Aeropuerto de Avionetas en el Llano de La Sabana.

Durante años y años nuestras juventudes han venido clamando porque se haga una realidad su lema de "La Sabana para el Deporte" y, sin embargo, nada se había hecho por acondicionar un aeropuerto para trasladar a él los servicios de las avionetas y para prestar los cuales se ocupa cerca de la mitad de ese espléndido llano. Es del caso decir brevemente que es muy grande la importancia de los servicios que prestan las avionetas de las respectivas líneas comerciales, pues es muy elevado el número de poblaciones lejanas y casi inaccesibles —y que en consecuencia merecen la mayor atención del Estado— cuya sola vía de comunicación con la ciudad capital es la de las avionetas, que son los únicos vehículos que pueden llegar a sus pequeños campos de aterrizaje.

Hubimos de comenzar con los lentos y delicados estudios de localización, de vientos predominantes, de posibles interferencias con las rutas de aproximación al Aeropuerto de El Coco. Y todo ello bajo la condición de que el nuevo aeropuerto estuviese muy cerca de San José, donde el crecimiento de más y más urbanizaciones presenta dificultades técnicas, a más de que el precio de los terrenos es sumamente elevado. Finalmente se requería que la localización se hiciese en un lugar con buenas carreteras para que con facilidad pudiese trasladarse los pasajeros al centro de San José.

Al fin se llegó a localizar un terreno que reuniera esas condiciones, en Las Pavas, en tierras que eran propiedad de la Junta de Protección Social de San José. Se convino entonces en alquilarle a la Junta por cincuenta años 25 hectáreas de terreno de su propiedad en ese lugar, que no ocasionasen problema al Hospital Neuro-Psiquiátrico que allí iba a cons-

Pasa a la Pág. siguiente

Mensaje presidencial:

Demostramos que Limón necesita la carretera

Viene de la Pág. anterior

truir. A cambio de ese alquiler, en gran medida de índole simbólica, el Poder Ejecutivo convino con la Junta en pagarle con bonos, subvenciones pendientes de ejercicios anteriores, las cuales de otra manera no se hubiesen girado, habida cuenta de las dificultades fiscales y de los más elevados ingresos que venía percibiendo al habersele consignado parte considerable del Impuesto sobre las ventas.

La pista de aterrizaje, terminada por el Ministerio de Transportes mediante contrato, ha quedado ahora lista y es de esperar que los arreglos finales se hagan pronto para el traslado de hangares y talleres a sus nuevas ubicaciones en Las Pavas. Es comprensible que las empresas comerciales de avionetas y los dueños particulares que las usan para otros menesteres prefieran no trasladarse de La Sabana. Pero deben recordar que en más de una ocasión hubimos de intervenir para que deportistas o estudiantes de colegios tuvieran paciencia y no forzaran su desalojo de La Sabana.

Es grato poder informaros que la ampliación del Aeropuerto Internacional de El Coco —cuyo costo resultó ser mucho mayor del originalmente previsto— ha quedado financiada en su totalidad mediante dos contratos de crédito otorgados por el Banco Centroamericano de Integración, por un valor total de ... US\$ 2.1 millones; y que los trámites de reserva para la compra o expropiación de terrenos adyacentes a los actuales, se ha iniciado ya, pues la superficie con que se contaba resultó insuficiente.

OBRAS PÚBLICAS REALIZADAS MEDIANTE PLANES COOPERATIVOS CON ORGANISMOS LOCALES

Me he extendido mucho refiriendo aspectos importantes de los problemas a cargo del Ministerio de Transportes e informando sobre algunas de las obras realizadas, por lo cual no puedo referirme a otras de las tareas efectuadas por los diversos Departamentos de ese Ministerio.

En particular me duele no poder ofrecer detalles sobre las numerosísimas obras de muy diversa índole realizadas mediante los planes cooperativos de ese Ministerio con las municipalidades y con otros organismos locales como las Asociaciones de Desarrollo de las Comunidades. Sólo daré el dato de que mediante estos planes el Ministerio participó —a veces de manera principal— en la ejecución de más de 2.500 obras, por un valor aproximado de ₡ 33 millones, durante estos últimos cuatro años. Esas obras fueron de índole tan variada como la apertura, arreglo o reparación de un camino o de una calle; o la construcción o reparación de un edificio, de una escuela, de un Centro comunal o de una Iglesia o ermita; o hasta de unas aceras o una plaza; y así sucesivamente.

ASUNTOS VARIOS

No puedo, sin embargo, dejar de mencionar tres obras cuyo costo excede de tres millones de colones. La construcción de un gran puente sobre el río Peñas Blancas en el cantón de San Ramón, en la carretera que parte de Ciudad Quesada. El desvío en el cerro El Congo, en la carretera a Sarapiquí, que permitió el tránsito durante todo el año en esa carretera para vehículos de trabajo. Y el gran desvío en los Montes del Aguacate para facilitar el tránsito en la carretera que va de Atenas a San Mateo y Orotina, sin las enormes cuevas del camino viejo.

Tampoco puedo prescindir de mencionar la admirable y eficiente labor llevada a cabo por la Dirección de Defensa Civil en la prevención o en la atención de calamidades producidas por la naturaleza y en la consiguiente atención de las poblaciones damnificadas a causa de fenómenos ocasionados por volcanes, lluvias torrenciales e inundaciones, de los cuales tantos casos se presentaron en estos

cuatro años y que fueron atendidos con los recursos, incomparablemente menores que antaño, de que pudo disponer el cuerpo de Defensa Civil. Sin embargo, sólo citaré —por lo callada, ignorada y paciente pero extremadamente útil— la labor llevada a cabo en la reforestación de las faldas del Volcán Irazú, con la siembra de cientos de miles de árboles, así como en la construcción de una intrincada red de pequeños canales y defensas, construidos de manera artesanal para contener o dispersar las aguas de lluvias intensas. Es seguro que ha sido gracias a esa labor que los vecinos de la ciudad de Cartago no hubieron de sufrir daño grande alguno durante las últimas temporadas de lluvias intensas que azotaron esa zona.

REFORMAS ADMINISTRATIVAS EN VARIOS MINISTERIOS DE GOBIERNO

Salubridad Pública

Con el propósito primordial de obtener los beneficios máximos de los recursos disponibles, por decreto del 28 de mayo de 1969, se procedió a efectuar una reorganización tendiente a descentralizar la acción que se lleva a cabo en todo el país, mediante la creación de 19 distritos sanitarios debidamente coordinados, en vez de hacerlo al través de 62 unidades sanitarias que trabajan en forma muy independiente y que hacían difícil una acción conjunta, con criterio unitario.

La reorganización técnica y administrativa de este Ministerio se hacía indispensable toda vez que la existente se había mantenido al tiempo que, conforme crecían la población y las demandas por nuevos servicios de salud, se habían venido creando nuevas oficinas y departamentos, hasta que el número de éstos llegó a ser de 28 y el complejo sistema hacía difícil controlar y encauzar su acción de manera eficaz.

Se procedió, en consecuencia, a agrupar los 28 departamentos en cuatro divisiones bien coordinadas jerárquicamente, cada una de ellas dirigida por un jefe: las divisiones de Servicios Técnicos Básicos, de Servicios Técnicos Generales, de Epidemiología y de Saneamiento del Medio; y se establecieron dos divisiones más: de Servicios Administrativos, para la debida coordinación de los aspectos técnicos y administrativos, y de Distritos sanitarios, encargada de atender específicamente la acción de estos distritos sanitarios a que antes me referí.

Confío en que serán valiosos los frutos que proporcione al país, en el ámbito de los servicios de salud, esa nueva organización puesta en marcha en el Ministerio de Salubridad Pública.

Hacienda

A más de las reformas administrativas llevadas a cabo internamente en el Ministerio de Hacienda para aumentar la eficiencia de sus funciones y perfeccionar sus procedimientos, el éxito de las cuales es perceptible en el notorio mejoramiento de la posición del tesoro público y en el fortalecimiento de la moneda nacional, se ha venido trabajando en la preparación de un proyecto de Ley de Organización de la Hacienda Pública, que ya tiene virtualmente listo el Ministerio para elevar a vuestra consideración modificaciones legales tendientes a codificar procedimientos y a modernizar aspectos de la administración financiera.

Presentamos también a la Asamblea Legislativa que os precedió un proyecto de Código Tributario, que establecería un conjunto de normas para generalizar y racionalizar la aplicación del derecho tributario. Su fin es lograr la mayor justicia tributaria perfeccionando los procedimientos de cobro y facilitando el pago de los impuestos a los contribuyentes.

Al generalizar, y evitar modos de eludir el pago de los tributos, se propende a aumentar, en proporción al crecimiento en la demanda de los servi-

cios gubernamentales, los ingresos fiscales, sin que para ello se haga indispensable elevar las tarifas tributarias.

Por su relación con los impuestos de aduana, íntimamente ligados al manejo de las mercancías que se exportan e importan, es oportuno decir que el Gobierno se ha dado cuenta clara de que la Aduana Principal en modo alguno está bien en el vetusto edificio, incómodo y excesivamente cercano al congestionado centro de la ciudad, que ha venido ocupando. Es deseable que en el vasto terreno que ocupa hoy la Aduana Principal se construyan edificios modernos, acordes con las edificaciones que se han venido haciendo en la ciudad capital, y que esa Aduana Principal sea trasladada a otro sitio donde pueda funcionar con mayores eficiencia y comodidad.

Por las razones apuntadas, se ha estado considerando desde hace varios meses la conveniencia de trasladar esa Aduana a un edificio, diseñado expresamente para alojarla, en algún lugar cercano a la ciudad de Alajuela, a la vez que se unan los ferrocarriles del Atlántico y del Pacífico, cuyas líneas férreas, ahí llegan desde hace mucho tiempo a cortísima distancia una de la otra, como es bien sabido. El Ministerio de Hacienda ha venido pues, estudiando los posibles lugares de ubicación y oyendo ofertas, las cuales se han hecho incluso con la presentación de planos preliminares.

Gobernación

El Ministro de Gobernación también elevó a la consideración de la Asamblea Legislativa un proyecto de ley para reorganizar el Ministerio del ramo, el

cual, a pesar de que fue creado hace bastante más de un siglo, carece aún de una ley orgánica que determine sus atributos y obligaciones y las de sus funcionarios y empleados. Sin embargo, no se pretende ni sería recomendable regular promenorizadamente las tareas a cargo de las diversas dependencias de ese Ministerio, pues ello lo haría rígido y de difícil adaptación a las cambiantes necesidades de sus servicios y a la mejor organización del trabajo que cada ministro o administración quieran disponer.

Reorganización de Ministerios al término de la administración

A diferencia de como ha solido

do acontecer en el pasado, no hemos llevado a cabo o propuesto reformas importantes en la organización de los ministerios al comenzar la administración, sino al finalizar ésta. No nos guió pues deseo alguno de cambiar para hacerse notar, pero sí el de recopilar experiencia durante el tiempo más largo posible antes de implantar o proponer una reforma fundamental. Y, en los casos en que para ello se requieran reformas legales, el trabajo que hemos hecho equivale a dejar las propuestas que recogen esa experiencia para que sean consideradas por las ramas Legislativa y Ejecutiva de un nuevo gobierno.

(Continuará)