

Estampas

— Colaboración directa —

La carretera interoceánica, órgano de la expansión comercial imperialista yanqui.

Junta de Carreteras: el dogal del compromiso?

¡Qué fácil es integrar juntas con hombres débiles o malvados!

Los periódicos llevan sus noticias a todos los confines del mundo y siempre hay ojos curiosos para recogerlas. Los nuestros han dado hoy, sobre la cubierta del barco que zarpó al atardecer en medio de la servil y mordaz curiosidad de la gente del puerto, con la primera página de un diario norteamericano. Lo dejó caer junto a nosotros un turista yanqui que miraba hundirse en las bodegas los últimos racimos de banano. En titulares robustas leímos el nombre de nuestro país. Recogimos la hoja impresa y nos informamos de sucesos muy importantes. El encabezamiento es sugestivo: *Engineers Face Death and Hardship in Jungles of Costa Rica to Survey Inter-America Route*. El periodista dió la noticia sirviéndose del informe enviado desde San José a los Estados Unidos por el señor D. Tucker Brown, ingeniero del "United States Bureau of Public Roads". La juzgamos de mucho valor, porque el asunto de la proyectada carretera interamericana es de grandísima importancia para Costa Rica. No podemos dormir, debemos vigilar, meditar en lo que ha de significar la red de caminos impuesta sobre nuestro territorio por el Gobierno de Norte América. El ingeniero D. Tucker Brown es agente de esa expansión, como lo son los exploradores aéreos que vienen a fotografiar el territorio bajo el pretexto de que ayudan a trazar la ruta de la gran carretera. Por eso interesa la experiencia que recojan y sitúen en informes para el poder que los instruye y les da medios de trabajo eficaz.

Refiere Tucker Brown que su expedición por las regiones del Sur de Costa Rica ha sido de las más duras que haya emprendido. Entre los exploradores había uno que navegó y exploró en el alto Amazonas, es decir, que realizó una hazaña grande. Pues ese valiente afirma que ha sido peor lo que ha padecido cruzando el Cerro de la Muerte y librándose de los torrentes del río Savegre. ¡Ah! pero servían a su país, trazaban la ruta de una gran carretera comercial y militar, del comercio y del ejército norteamericanos. No pueden sernos indiferente la obra de esos exploradores. Son agentes de un plan de conquista y lo que digan y recomienden para realizar ese plan, ha de movernos profundamente. No son gente que pasa influida del espíritu del técnico, del hombre de ciencia que no ve sus especialidades ni su saber vinculado a una gran empresa de conquista. Aprenden, se especializan para hacer más eficaz el ojo que mira las riquezas naturales de estos países, los puntos para asentar bases aéreas o mer-

cantiles. ¿Qué informa Tucker Brown al "Bureau of Public Roads" acerca de los ríos que estudia? Que el Río Savegre "tiene una potencia tremenda para el desarrollo de caídas de agua". ¿Qué dice del valle de *El General*? Que es "rica región y accesible, inculta por completo, habitada principalmente por indios, con grandes posibilidades para la agricultura". ¿Qué dirá de otras riquezas naturales de Costa Rica? Su mirada inteligente ha debido encontrar un mundo de inmensas posibilidades para el plan de expansión de Norte América. La agencia que lo destacó a nuestro suelo debe contar con todos esos preciosos datos. Por lo pronto sabemos ya que las caídas de agua no son indiferentes al trazado de la carretera interamericana. Sabemos que tampoco lo son las regiones feraces del Sur. Y otra cosa sabemos también, y es que cuando los Estados Unidos forman un plan de conquista no dejan fuera de sus alcances nada que en un país signifique complemento de ese plan. La carretera interamericana con que halagan nuestro indigenismo no está limitada a los cincuenta o cien metros de ancho que cubrirá la trocha. Esta trocha es el cauce al cual tendrán que llegar todas las actividades libres del país. Ya sabemos que en el Sur hay un Río Savegre que generará toda la energía eléctrica que por ese lado necesite la carretera interamericana. Ya sabemos que hay un valle de *El General* sobre el cual es posible hacer florecer una inmensa población que resguarde la carretera y produzca cuanto se consume allí y fuera de allí. De modo que esa píldora de la carretera con fines comerciales va perdiendo su alfeñique y para la mirada despierta lo que se ofrece es una grande y terrible esclavitud. Ya comentamos en otra *Estampa* que el fin presente es evitar el escándalo. No conviene al Departamento de Estado estadounidense que lo ocurrido en Panamá cuando se pretendió obligar a ese país a aceptar un tratado para la construcción de carreteras, vuelva a repetirse. La píldora se confita con otro almíbar. Pero no hemos de paladearlo. Comprendemos que ese "United State Bureau of Public Road" que ha tomado a su dirección el trazado de la ruta de la carretera, es una de las tantas cabezas de la hidra imperialista. En su país dará admirables resultados, pero cuando como ahora, lo vemos invadiendo territorios extraños bajo la idea de servir los planes de una carretera comercial libre, un sentimiento de defensa nos dice que es amigo peligroso.

Tan peligroso que ya lo tenemos dando sus frutos. ¿Qué hacen ciertos hombres

que pueden hablar por el país, legislar para el país? Se empeñan en crear organismos con funciones idéntica o parecidas a las de ese "Bureau of Public Roads". Es decir, se centraliza, mejor dicho, se despoja al país de su capacidad para tratar el negocio de la construcción y administración de los caminos públicos, y se lleva a una junta. Ya en otra ocasión el agente de propaganda en Costa Rica de la carretera interamericana, movió la misma idea. Recordemos que convocó a reuniones y eligió directiva y presentó estatutos. Su empeño era construir caminos, habilitar el país. Pero no había estímulo para que la directiva perdurara y murió allí la cosa. Hoy se revive la cuestión, pero con un impulso grande. Se quiere que el Congreso dé la ley creando la junta de carreteras. No nos sorprendería la iniciativa, si ya antes no hubiera andado en el mismo empeño el agente de la carretera interamericana. El país adquiere obligaciones creando un organismo en el cual se centralice la construcción y administración de nuestros caminos. ¿Y sabemos cómo funcionará ese organismo? ¿Qué individuos lo integrarán? ¿Qué atribuciones tendrá? Todas estas son cuestiones de importancia que no podemos dejar sin respuesta clara. El país puede decir que providencialmente el organismo, la institución mejor dicho, que se llama Servicio Nacional de Electricidad, recibió una Junta formada por hombres de visión e integridad total. Pero esos sucesos son raros y no los ve dos veces un país que está lleno de individuos sin noción de lo que es una patria, descastados al atisbo de todos los negocios podridos. No puede verlos dos veces un país tan acechado por los grandes intereses desbordados del Norte. El negocio de las carreteras es uno de los grandes negocios. Verlo como cosa sin importancia es un error grave. Por lo pronto nos pasa lo mismo que con el negocio de la electricidad nacionalizada. La gran mayoría de los habitantes de la república permanece indiferente e incomprensiva de lo que significa mantener la electricidad explotada y controlada por el Estado. Mas cuando los años pasen y los usos de la electricidad vayan siendo infinitos, entonces sabremos por qué los grandes costarricenses de la Junta del Servicio Nacional de Electricidad, se baten en una lucha a muerte contra los poderes de afuera que quieren matar la legislación que nacionaliza electricidad y medios de producción. Cuando todas las regiones del país usen la electricidad, necesiten usarla para poder vivir, como usan el agua para igual menester, entonces surgirá heroica y majestuosa la figura de los hombres que defienden la legislación eléctrica.

Pues con las carreteras, decimos, se nos presenta una cuestión trascendental. La creación de una Junta que las construya y administre es el complemento del plan que realiza la construcción de la carretera interamericana. En el fondo no hay otro objeto en la creación del nuevo organismo. A los