

MISION DE ASISTENCIA TECNICA EN AMERICA CENTRAL

Por PABLO SUAREZ SANCHEZ,
Ingeniero de Caminos.

Es interesante el relato que hace el autor de su actuación en San José de Costa Rica en misión de Asistencia Técnica, patrocinada por las Naciones Unidas, ya que se trata de la primera petición de un experto español, y pone de manifiesto cuánto aman lo español en aquellos países.

Al redactar las líneas que siguen, no se ha pretendido hacer el relato de las aventuras de un viajero, recíprocamente, el relato de un viaje de aventuras, sino dar una idea del funcionamiento de la División de la Administración de Asistencia Técnica de las Naciones Unidas.

Es indudable que con la publicación y lectura de sus Reglamentos se habría logrado el propósito expuesto, pero muy pocos lograrían alcanzarlo, porque estos Reglamentos, que yo me tuve que leer, son extensos y áridos. Por ello, creyendo que es interesante para los Ingenieros españoles conocer lo que son las Misiones de Asistencia Técnica de las Naciones Unidas, he hilvanado estos renglones, que recogen las impresiones personales del primer Ingeniero español que, un poco a la ventura y sin antecedentes o experiencias anteriores, aceptó y desempeñó una de estas misiones, y que sinceramente cree que es de alto interés para España que sigan, cada vez más, siendo nuestros técnicos los que las lleven a cabo en los países de Hispanoamérica.

Durante su cuarto período de sesiones, celebrado en 1949, la Asamblea General de las Naciones Unidas, en su resolución 304, aprobó otra del Consejo Económico y Social, en virtud de la cual se dió comienzo a un programa ampliado de Asistencia Técnica para los países insuficientemente desarrollados. El tipo de Asistencia Técnica que más frecuentemente se solicita por estos países, y proporcionan las Naciones Unidas, es el asesoramiento y la asistencia técnica por medio de expertos.

Para el reclutamiento de los expertos existe, entre otras, una oficina o comisión en París. Esta oficina, por intermedio de la International Cargo Handling Coordination Association (ICHCA) y de su Comité Español, solicitó un experto para dar un cursillo de conferencias en San José de Costa Rica sobre administración de puertos. Era la primera vez, desde el ingreso de España en las Naciones Unidas, que se formulaba una petición de Asistencia Técnica a cargo de un experto español, y el Ministerio de Obras Públicas, acogiendo el asunto con interés, a propuesta de la Dirección General de Puertos, me designó para el cargo solicitado y se dió mi nombre a la oficina de reclutamiento de París por el mismo conducto empleado para formular la petición.

Pasaron los días, más de veinte, y al cabo de ellos recibí un telegrama de la citada oficina de París en el que me comunicaban que en principio había sido aceptada mi candidatura y que me presentara en la capital de Francia a la semana siguiente.

Simultáneamente confirmaron a la I.C.H.C.A., por carta, el telegrama, y ésta lo comunicó al Ministerio de Obras Públicas, en vista de lo cual, y después de cumplir los reglamentarios trámites oficiales, llegué a París un día de primeros de abril, a las cinco de la tarde. Previamente había avisado a la oficina de las Naciones Unidas, por telegrama, la fecha y hora de mi llegada y el hotel en que había reservado habitación, a fin de que pudieran ponerse en contacto conmigo.

Efectivamente, a las siete de la tarde tenía una carta en mi poder, en la que Mr. Gordon Menzies, un australiano de la oficina de reclutamiento, me saludaba y me rogaba que a la mañana siguiente, a las ocho, fuera a determinado Hospital de la Ciudad Universitaria a que me hicieran los análisis y radiografías que se indicaban en el volante que adjuntaba, y que por la tarde pasara por su despacho en Avenue Malakof, 146.

Atendiendo al ruego, a las ocho de la mañana del otro día ya estaba en el Boulevard Jourdan buscando el Hospital. Al fin, entre el chófer del taxi y yo dimos con él. Presenté el volante, y después de rellenar unas cuantas fichas y pagar más de seis mil francos, varias enfermeras, sucesivamente, procedieron a cumplimentar las instrucciones consignadas en el volante. A las diez de la mañana había terminado y me encontraba en el extrarradio de París: empezando a nevar, sin desayunar y sin la más remota posibilidad de encontrar un taxi. Este fué mi primer contacto real con los Reglamentos de las Naciones Unidas.

Por la tarde ya conocí a Mr. Menzies, que resultó ser persona muy simpática y que no hablaba una palabra de español, y al día siguiente me envió a la UNESCO, donde me vacunaron contra la viruela y fui sometido a un reconocimiento médico general por un doctor francés.

El dictamen de éste, junto con los análisis y radiografías, fué remitido por avión a las Naciones Unidas, Nueva York, para que allí otro médico norteameri-

cano dijera si reunía las debidas condiciones de salud.

Unos días de espera en París, en los que fui constantemente atendido por Mr. Menzies y su colega Mr. Barret, especialmente el primero, que por lo visto era el encargado de mi "caso". Durante este tiempo hube de impresionar una entrevista en cinta magnetofónica, que también se remitió a Nueva York para ser radiada desde allí, y rellené una serie de larguísima cuestionarios sobre mi vida y antecedentes profesionales y hasta privados.

Por fin recibí en el hotel un gran sobre de Nueva York conteniendo folletos, reglamentos y una carta. En ésta me dicen que me esperan en la sede de las Naciones Unidas, que ya el Departamento de Estado de Washington ha dado orden a la Embajada de U.S.A. en París para que me extiendan un visado oficial, y que la Agencia Cook, de París, tiene orden de entregarme los siguientes pasajes de avión: París-Nueva York, Nueva York-Houston, Houston-San José, San José-Houston, Houston-Nueva York, Nueva York-París y París-Madrid. Como se ve, estaba todo mi viaje de ida y vuelta, y como cosa curiosa hay que observar que, según la oficina de Nueva York, todos los caminos aéreos del mundo pasan por allí y, por tanto, que para volver de San José a España tenía que ser vía Nueva York.

Legalicé el pasaporte, rechacé los pasajes de avión del regreso, porque ya había convenido con las Naciones Unidas en hacerlo en barco, y aquí surgió la primera dificultad. La Agencia Cook de París, con un criterio "cuadrulado", se colocó en la postura de que, o me llevaba todos los pasajes, o no me entregaba ninguno. No les bastó que yo les mostrara la carta que tenía de las Naciones Unidas, de Nueva York, en la que daban su conformidad a mi regreso por mar. Se perdieron dos días en poner un cable a Nueva York y esperar que de allí les autorizaran a entregarme sólo los pasajes de ida hasta San José.

Con ellos en mi poder salía al día siguiente del aeropuerto de Orly, y en vuelo de diecisiete horas di el salto entre los dos Continentes, en una noche que fué seis horas más larga que las anteriores y posteriores.

Aeropuerto internacional de Idlewild. Aviones que llegan o salen cada dos minutos, prisas, velocidad, reconocimiento del equipaje, servicio de inmigración, policía, sanidad, uniformes por todas partes y, por fin, un autobús que me lleva en treinta y cinco minutos hasta la Feast Side Terminal en la calle 38 y primera Avenida, atravesando Queens y cruzando bajo el East River por el Queens Midtown Tunnel.

Un taxi y al hotel, y cuando aún no hace una hora que he llegado, una llamada telefónica desde las Naciones Unidas para que a las dos de la tarde me presente en el despacho de Miss Betty Whitelaw, Jefe de la oficina de reclutamiento.

A la hora indicada estoy en la sede de las Nacio-

nes Unidas. El edificio, situado entre la primera Avenida y el East River, es conocido, al menos en su exterior, de todo el mundo. En su interior, vestíbulos inmensos, ascensores por docenas que suben hasta el piso 39 en un minuto, salones de conferencias, bares, restaurantes, enfermerías, agencias de turismo y viajes, bancos y oficinas con funcionarios de todas las razas y países.

Llego al piso 23 y me encuentro con que ya tenían un despacho preparado para mí y una secretaria yugoslava que habla algo de español. Encima de la mesa una lista de las personas que tengo que ver y de las que tengo que recibir, con sus horas dadas ya por mi secretaria. Como verán mis lectores, no se podía perder tiempo.

El programa se cumplió. Conversaciones, entrevistas, instrucciones por escrito y de palabra sobre mi misión, explicaciones de cómo funciona la T.A.A. (Technical Assistance Administration), descripciones de Costa Rica y firma de mi contrato con las Naciones Unidas. A partir de ese momento paso a ser funcionario internacional y me dan un documento en que así se acredita y que me concede inmunidad diplomática para mí, mi correspondencia y mi equipaje. Todo esto en día y medio, y además, sacando tiempo de no sé dónde, nuevo examen médico y vacunas contra el tifus y la fiebre amarilla. Para esta última me envían a un Dispensario público en un extremo de Manhattan, cerca ya del túnel de Holland. Cinco dólares de taxi entre ida y vuelta. El Dispensario es gratuito y la vacunación en serie. Se rellena una ficha y, tras una espera de breves minutos, las 10 ó 12 personas que aguardábamos vamos pasando en fila a una habitación, en cuya puerta hay un señor que debe ser el médico y en cuyo interior una enfermera negra nos pincha sucesivamente. El señor firma y pone un sello en la cartilla de vacunaciones de la Organización Mundial de la Salud que llevo desde París, y a la calle. Menos mal que esto me ha servido para ver una parte de Nueva York, que de otra forma no hubiera tenido ocasión de conocer.

También tengo que emplear más de una hora en las oficinas de la Agencia Cook de las Naciones Unidas para arreglar mi viaje de regreso por mar y cambiar el itinerario de ida a San José. Tré vía Miami y La Habana. Es más corto y más cómodo, con mejores aviones.

Una nota simpática es la de que todos los funcionarios de la T.A.A. me recalcan una y otra vez la gran importancia que conceden al hecho de que sea un Ingeniero español el designado para esta misión de asistencia técnica. Me repiten, para que yo lo diga en España, que la T.A.A. desea que sean técnicos españoles los que presten asistencia técnica en los países americanos necesitados de ayuda.

Salgo de Nueva York. Otra vez Idlewild y un magnífico avión, *The Golden Falcon*, que en un vuelo rapidísimo me lleva hasta Miami. Antes de

tomar tierra el aparato da unas vueltas, perdiendo altura, sobre la población, que es inmensa y trazada con tiralíneas. La vista desde el aire es bonita y lo único que rompe la estética del conjunto es el grupo de rascacielos levantado en medio de la ciudad. Hay que pasar la tarde y la noche en Miami porque el otro avión para San José no sale hasta la mañana siguiente. Otra vez las prisas, el ruido, las avenidas amplísimas llenas de coches, y a la mañana siguiente de nuevo en el aire. Una escala de media hora en La Habana y al mediodía aterrizamos en San José. Por fin he llegado al lugar en que he de desempeñar mi misión de asistencia técnica. He tardado desde Alicante diecinueve días, a pesar de viajar en avión.

Explicaré cuál es esta misión, o mejor dicho cuáles son, porque en Nueva York han ampliado algo mis obligaciones, sin ampliarme el tiempo de estancia, que desde el primer momento quedó fijado en mes y medio.

En primer lugar, y esta es mi misión fundamental, he de dar un cursillo de conferencias sobre administración portuaria en la Escuela Superior de Administración Pública de América Central (E.S.A.P.A.C.). Este es un centro de enseñanza creado por las Naciones Unidas, a petición de los Gobiernos de Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua, en el que realizan sus estudios, en cursos de seis meses de duración, altos funcionarios y empleados de estas cinco naciones, los que, a su vez, disfrutan de becas de las Naciones Unidas. El profesorado está formado por titulares de otros países americanos y, a partir de mi llegada, también por un español, pues mi categoría oficial en la E.S.A.P.A.C. es la de profesor visitante.

Está situada la Escuela en el mismo edificio de la Universidad de Costa Rica, pero con absoluta independencia. Sobre su puerta ondea la bandera azul de las Naciones Unidas y su recinto goza de los mismos privilegios diplomáticos que una Embajada. La instalación es muy moderna y cada profesor tiene su despacho y su secretaria. Como era natural, yo ya tenía uno preparado con todo lo que pudiera necesitar. El número de alumnos es muy limitado y no excede de dos docenas. Tanto ellos como los profesores me reciben con gran cordialidad, y especialmente el Director, quien, desde tener la atención de ir a esperarme al aeropuerto, hasta estar pendiente de lo más mínimo que pueda necesitar, extrema conmigo su gentileza.

La segunda misión que se me ha encomendado es asistir a la Conferencia Portuaria Interamericana, que ha de celebrarse en San José durante el plazo de mi estancia, en calidad de asesor técnico de las cinco naciones centroamericanas antes citadas. Esta misión fué la que primero hube de realizar, porque la Conferencia se reunió a los pocos días de mi llegada. Asistían delegaciones de los Gobiernos de 18 naciones americanas, y todas las sesiones plenarias,

reuniones de Comisiones y grupos de trabajo, se celebraron en el Teatro Nacional.

Duró nueve días esta Conferencia, y en ella no se trataron cuestiones de índole técnica. Se adoptaron numerosos acuerdos de carácter general, consistentes en recomendaciones, muchas veces vagas e imprecisas, a los Gobiernos de los países miembros de la Conferencia, todas las cuales caían fuera de mi misión asesora de tipo técnico.

Terminadas estas sesiones, empezó mi misión fundamental en la E.S.A.P.A.C.

Empleé dos o tres días en redactar el programa de mi cursillo, discutirlo y acoplarlo con el Director, y se convino en que las charlas se celebrarían los lunes, miércoles y viernes a las cinco de la tarde, con arreglo al programa siguiente: Puertos: su definición, evolución y diversos tipos. — Origen de la autoridad portuaria. — El Estado u Organismos delegados. — Organismos autónomos. — Los Municipios. — Empresas particulares. — Organismos mixtos. Ejemplos de los citados tipos de autoridad portuaria en diferentes naciones. — Ventajas e inconvenientes de cada uno de ellos. — Principios que deben tenerse en cuenta para una organización ideal. — Tarifas portuarias. — Sus bases y fundamentos. — Ejemplos de tarifas en puertos de distintas naciones. — Puertos, zonas y depósitos francos. — Definiciones. — Ventajas de su establecimiento. — Casos en que debe adoptarse uno u otro sistema. — Estadísticas portuarias. — Resumen del cursillo.

Como yo ya sabía antes de salir de España lo que iba a tener que hacer aproximadamente, había llevado conmigo bastante material, libros, revistas, memorias, etc. (20 kilos de exceso de equipaje en los aviones), y me dediqué mañana y tarde, y a veces por las noches, a ir leyendo, traduciendo, haciendo fichas, ordenándolas y acoplándolas, para luego hilvanar un dictamen en cinta magnetofónica, que la secretaria se encargaba de poner a máquina, y así cada día iba con mi charla preparada, al menos en esquema.

Posteriormente fui desarrollando esta especie de guiones de las conferencias y redactando un resumen de ellas, que la E.S.A.P.A.C. se encargó de editar en un volumen de un centenar de páginas de tamaño folio, y que la oficina de las Naciones Unidas se habrá encargado de distribuir.

Los asistentes no pasaban de la docena y la charla tenía lugar sentados todos alrededor de una gran mesa redonda. Cuando terminaba mi exposición, se abría un turno de preguntas y aclaraciones, y cada uno exponía sus dudas o sus opiniones sobre la interpretación de mis palabras. Hubo día en que este espacio duró una hora. Tenían afán de saber.

Y ahora diré algunas palabras sobre Costa Rica, pues supongo que muy pocos de los que lean estas líneas conocerán el país. San José, capital de la nación, es una población de 90 000 habitantes, situada a 1 160 m. de altura, en la llamada meseta central,

que está rodeada de altas montañas entre las que destaca el volcán Irazú, de 3 432 m., y al que se sube por carretera hasta el borde del cráter.

El clima es magnífico. Templado en todo tiempo y sin diferencias sensibles del día a la noche. Desde fines de abril hasta diciembre llueve todas las tardes y a veces torrencialmente. En los otros meses del año no cae una gota de agua, y allí se llaman verano, en contraposición con los lluviosos, a los que llaman invierno.

La población de San José es amplia, de calles rectas, bien urbanizadas, y el 99,5 % de las casas son de una o dos plantas. Muchas son de madera y la casi totalidad tienen la cubierta de chapa acanalada. Hay 24 emisoras de radio en San José y 25 cines en funcionamiento. Los habitantes son agradables y tranquilos. Personas amables todas y en su casi totalidad de raza blanca pura y de ascendencia española. Apenas si hay individuos de color, y desde luego no hay mezclas.

La vegetación del país es frondosísima, lo que, unido a lo accidentado del terreno, hace que se puedan contemplar paisajes bellísimos. En esta meseta central se cultiva el café; en niveles inferiores, la caña de azúcar, principalmente en la vertiente del Pacífico, y ya casi a nivel de este mar y del Caribe están las zonas de cultivo del plátano, del abacá, del cacao y del coco. Como dato curioso diremos que los carbones minerales no se utilizan en absoluto en Costa Rica. Es algo desconocido. Tampoco existen explotaciones mineras ni industrias que puedan recibir el nombre de tales.

La red de comunicaciones terrestres es escasa y deficiente. Ni siquiera la carretera Panamericana está terminada. En el Sur del país falta un gran trozo por construir y no hay forma de ir por tierra de Costa Rica a Panamá. En cambio las comunicaciones

aéreas están a la orden del día. En San José hay dos aeropuertos, uno nacional y otro internacional, en el que hacen escala un buen número de líneas de aviación. Además, en todos los pueblos de alguna importancia existen pistas capaces para aviones bimotores. Los servicios nacionales son baratos relativamente y no sólo transportan pasajeros sino también mercancías.

En cuanto a puertos de carácter público, existen dos: uno, en el Pacífico, Punta Arenas, y otro, en el Atlántico, Puerto Limón, y ambos se componen de un muelle en claraboya, unido a tierra por un viaducto, situados sobre una playa y sin abrigo ni obra alguna de protección. A estos muelles sólo tiene acceso el ferrocarril. Las operaciones son muy lentas y su costo muy elevado.

Después de esta brevíssima reseña de Costa Rica, ya poco queda que añadir. Mi última charla sobre Administración portuaria en la E.S.A.P.A.C., tuvo lugar el día 6 de junio. El 8 volaba hacia Panamá. Del aeródromo de Tocumen a Colón, en autobús, y embarcaba en Cristóbal con destino a Barcelona.

Aún hubo unas escalas en Cartagena de Indias, Curaçao y La Guayra, que me permitió, aunque fuera por unas horas, visitar estos lugares y decir adiós a América, donde había permanecido dos meses, y por fin España, materializada por Santa Cruz de Tenerife, donde hicimos otra escala.

Hago punto final, no sin antes insistir que los países de América Central aman lo español y necesitan de los españoles. Hay mucho por hacer y los Ingenieros tenemos vastísimo campo para nuestras actividades. Hay que procurar por todos los medios posibles que sea la técnica española la que dirija y guíe los anhelos de progreso material de esas tierras y esos países, que con orgullo se llaman hijos de la madre España.