



VIGESIMO INFORME ESTADO DE LA NACION EN DESARROLLO HUMANO SOSTENIBLE (2013)

Informe Final

Reseña de la movilización social en 2013

Investigadora:

María José Guillén Araya



Nota: Las cifras de las ponencias pueden no coincidir con las consignadas por el Vigésimo Informe Estado de la Nación en el tema respectivo, debido a revisiones posteriores. En caso de encontrarse diferencia entre ambas fuentes, prevalecen las publicadas en el Informe.

Contenido

| | |
|---|-----------|
| Introducción..... | 3 |
| Circular es su trabajo: el conflicto entre taxistas, porteadores y gobierno | 4 |
| Salud y trabajo: conflicto laboral en los EBAIS administrados por la UCR | 7 |
| ¿Quién construye y administra las carreteras? La lucha del Foro de Occidente | 10 |
| Fuentes..... | 14 |

Introducción

El año 2013 es parte de ese repunte en la movilización social que observamos en el país desde el 2011. Para 2013 se cuenta un total de 480 acciones colectivas, en promedio 40 acciones colectivas por mes, cinco más que el promedio histórico de 35. Esto, a pesar de que, el 2013 da inicio a los debates y campañas electorales, momentos en los que la tendencia a la movilización social por medio de acciones colectivas disminuye.

En general los repertorios, actores y demandas son muy diversas. Sin embargo, en el panorama general, el sector trabajador (39,4% de participación) es el actor principal de una cantidad significativa de acciones colectivas, seguido por los vecinos (19% de participación), y los empresarios (4,6%).

Por otra parte las demandas que más movilizaron a los costarricenses en este año fueron; en primer lugar, la defensa del trabajo y las condiciones laborales con 18,5%, que incluye disputas en torno al pago o aumento salarial, contra despidos, obtención o cálculo de la pensión, derechos laborales, sindicalización, entre otros. En segundo lugar, la movilización se dio en torno a leyes, actos administrativos, recursos judiciales o decretos con un 15,2%, ya fuera en apoyo u oposición; esta es, en definitiva, una de las demandas que remite más a la recurrencia de la población a la institucionalidad pública para solucionar o reivindicar situaciones. En tercer lugar, aquellas demandas que tienen relación con la calidad y el costo de los servicios y la infraestructura, con 13,3%.

El empate más evidente es que, al ser la clase trabajadora la que más efectuó acciones colectivas, la demanda principal tuvo que ver con las condiciones laborales. Sin embargo, esta aparente coincidencia debe ser aparejada con otro tipo de variables, ya que si bien, la mayoría de demandas de los actores apelaban a ser aplicadas a escala nacional (50,2%), seguidas por las de carácter local (39,0%) -como las que harían vecinos por ejemplo- lo cierto es que las entidades a las que se dirigen las acciones y que ocupan los primeros lugares son de carácter nacional: los ministerios con 23,1%, seguidos por el gobierno en general con 22,1% y las instituciones descentralizadas con 18,8%; mientras que las municipalidades ocupan el cuarto lugar con 7,9%. Esto revela un legado de funcionamiento del sistema político nacional: el centralismo.

Además de que en los últimos tres años ha aumentado de manera significativa la expresión política –por medio de acciones colectivas- de los grupos que no se encuentran vinculados de manera directa o formal al poder. También el 2013 es prueba del cambio cualitativo de la forma en que las y los costarricenses se movilizan. De acuerdo con los datos históricos de acciones colectivas (1994-2013), el repertorio de acción más común es la declaración pública seguida por el bloqueo, un 30,8% y 13,6% del total de acciones colectivas de los 20 años de la serie, respectivamente. Para 2013 las posiciones se han revertido y el bloqueo -una manifestación de descontento más confrontativa que la declaración pública- ocupa el primer lugar con un 26,3% del total de acciones de este año, la declaración pública, a pesar de haber disminuido está cerca con un 23,5%.

El bloqueo es el principal repertorio utilizado por los grupos de vecinos con un 39,6% del total de acciones llevadas a cabo por este grupo. Pero lo es también del grupo de los trabajadores informales (por ejemplo los porteadores), para quienes representó el 81%. Para los trabajadores formales es el tercero en importancia, ya que el primero es la declaración pública (25,9%); seguido de la marcha (24,9%), y del bloqueo (19,0%). El tercer grupo con mayor participación en acciones colectivas, el de empresarios, prefirió –en cambio– la declaración pública (63,6%), seguido de la marcha (13,6%), mientras que bloquear o reunirse con autoridades compartieron el tercer lugar con dos acciones colectivas para cada caso (9,1%).

Dentro de ese panorama general encontramos que ciertos temas fueron motivo de protesta durante todo el año. Tales como el conflicto entre porteadores y taxistas, el fin del contrato de la UCR como administradora de 45 EBAIS en la parte este de la GAM, la concesión a OAS de la construcción de la carretera a San Ramón, y la lucha por la aprobación de legislación que apruebe la unión civil entre personas del mismo sexo.

En el año también nos encontramos, con que el volumen más significativo de protestas, se dio en el mes de junio (65 acciones colectivas), donde 29 acciones colectivas se contabilizaron para el 25 de junio, día en que se convocó una gran huelga nacional que tuvo participación de múltiples sectores con demandas muy variadas, que demostraban un descontento generalizado. Estas múltiples demandas iban desde la aprobación de la reforma procesal laboral, eliminación del modelo de concesión de obra pública, contra la impunidad en el caso del asesinato del ecologista Jairo Mora, no a la privatización de EBAIS, contra la planta de tratamiento de aguas en La Carpio, contra la corrupción, la crisis de la seguridad social, la refinera china, y el préstamo con el Banco Mundial para financiar la educación pública superior, entre otros.

Junio destaca además por ser la etapa en la que los partidos políticos empiezan a calentar motores pre-electorales, pues es la transición al mes de julio, cuando se hacen las asambleas de elección de candidaturas, para la campaña electoral que inicia formalmente en octubre; aunque noviembre fue el segundo mes del año con mayor cantidad de acciones colectivas, 58. Lo que comparten ambos meses es que marcan fin de periodo antes de la salida a vacaciones de medio y fin de periodo.

Circular es su trabajo: el conflicto entre taxistas, porteadores y gobierno

El año nuevo del 2013, no significó cambio, sino continuidad para los taxistas y los porteadores, quienes están enfrentados entre sí en las calles, que son el escenario de su trabajo. Pero también lo están en Casa Presidencial, Ministerio de Obras Públicas y Transporte, así como en la Asamblea Legislativa. Cada colectivo, a través de sus organizaciones y representantes, ha llevado el conflicto de abajo hasta arriba, llevando sus peticiones, quejas y

reivindicaciones al ámbito institucional. El conflicto deja un rastro de movilización, enfrentamiento y amenazas de enero a octubre del 2013 (si se observa la serie histórica se verá que la competencia entre ambos grupos ha sido una constante, aunque se profundiza desde 2012), aunque la mayoría de acciones colectivas se concentraron en abril. Las huellas se encuentran en las calles como en las oficinas de autoridades estatales; donde el manejo y encausamiento del conflicto muestra sus falencias.

Con cerca de 20 tiendas, un grupo de taxistas sin auto y porteadores acampa en las afueras de Casa Presidencial, así cierra el 2012 y abre el 2013. El núcleo de la demanda era el trabajo. Sin embargo, con una diferenciación posicional clara desde este colectivo representado por el Foro Nacional de Taxistas: trabajo para los taxistas formales, a través de la obtención de unas 2 mil placas; pero el impedimento del trabajo para los porteadores, a través de medidas restrictivas del MOPT y sancionatorias desde la policía de tránsito.

A mediados de enero, el gobierno accede al diálogo con los taxistas. Resultado de ese diálogo, así como de las amenaza de los taxistas de paralizar el país en las calles, el Ministerio de Obras Públicas y Transporte emite la circular DGPT-1745-12 del 10 de enero, en la que ordena a los inspectores de tránsito sancionar a los “piratas” y porteadores. La medida del gobierno, formulada desde una perspectiva unilateral, significó las posteriores manifestaciones de los grupos de transporte informal.

Las protestas de los taxistas y transportistas informales (incluyendo microbuses); se basaban en el llamado a las autoridades a regularizar su actividad laboral, y a detener la persecución de los policías de tránsito. Apelando a la ley de Servicio Especial Estable de Taxis vigente desde el 2011, que regulaba el porteo en vehículos sedan y microbús, pero que no fue aplicada por el Consejo de Transporte Público, que solamente cedió un permiso temporal.

La decisión oficial inicial de omitir la posición del grupo de los porteadores, materializada en la circular, era -además de una negación de la realidad social: miles de familias dependientes de los ingresos de una actividad, que día a día transporta a personas entre sus barrios, centros de trabajo, oficinas de servicios- un ejemplo de lectura de corto plazo para contener el descontento de los taxistas, sin tener clara que la relación de fuerzas con el otro grupo, que si bien no había sido escuchado ni representado en la decisión, construye su poder desde la contestación popular. Por otra parte, la subjetividad, y la interacción en espacios cara a cara revelan su importancia política, cuando en el bloqueo de los porteadores realizado el 29 de enero en San José, estos manifestaban que era la respuesta al reto de un grupo de asesores del MOPT. Ese forcejeo entre ambos grupos, sumado al tipo de administración del conflicto hecha por el gobierno devino en un ciclo de protestas durante casi todo el 2013.

Para el mes de febrero el conflicto iniciaba la escalada hacia el enfrentamiento entre sectores. Los porteadores representados por la Cámara Costarricense de Porteadores, depusieron protestas y negociaron en el MOPT. Pedro Castro

ordena retirar la circular que ordenaba la persecución de porteadores, la medida favorece a éstos, pero acumula en el descontento de los taxistas, quienes leen la reversión del lineamiento como una traición al acuerdo inicial, motivando así nuevas protestas. Después de esto, el primer escenario de las mismas fue la Interamericana Sur, donde al menos 200 taxistas de Pérez Zeledón bloquearon calles, quienes posteriormente recibieron la promesa del Director Nacional de Tránsito de controlar el transporte ilegal de personas, seguido por las manifestaciones en ambas vías de autopista Florencio del Castillo, organizadas por la Asociación Nacional de Taxistas (Sitaxi).

La ambigüedad y poca estabilidad de los acuerdos con las representaciones de ambos grupos de trabajadores (informales y privados), así como de la aplicación e interpretación de la legislación vigente, genera no solamente un sinsabor respecto de la labor del gobierno, sino también inseguridad y desconfianza en los grupos sociales que no ven sus demandas resueltas.

Después de que el movimiento de taxistas aumentará sus protestas y manifestaciones de descontento; el ministro Pedro Castro se reúne con la Federación Nacional de Cooperativas de Taxi y promete mano dura contra los transportistas “piratas”, a través de la una vez suspendida circular DGPT-1745-12, aunque en regiones como Siquirres la aplicación de los lineamientos ministeriales se veía borrosa por la falta de tráficos, ya que para febrero del 2013, 12 de un total de 32 estaban suspendidos por corrupción, según alego uno de los taxistas.

Este nuevo vuelco al viejo acuerdo detonó en manifestaciones de los porteadores, pero no logró desmovilizar a los taxistas. Al inicio de marzo, un grupo de más de 100 porteadores bloqueó la Costanera a la altura del puente sobre el río Parrita; la demanda principal se dirigía a denunciar la persecución y represalias de un policía de tránsito que quitó las placas a 10 porteadores, así como la resolución a las apelaciones de los permisos del servicio especial de taxi, negados por el Consejo de Transporte Público. Las autoridades del MOPT enviaron a consulta en la Procuraduría General de la República el transitorio 2 de la Ley N°8995 (sobre actividad de porteadores), lo que suspendía las recursos de apelación y revocatoria de ambos grupos, detonando en la intensificación de la desconfianza y ambigüedad del gobierno, y aumentando las acciones colectivas.

El 2 de abril, Ciudad Quesada, San José, Belén, Alajuela, Guápiles, Guanacaste, Pérez Zeledón, Limón, Orotina, Parrita, Puntarenas, San Ramón y el Guarco, vieron sus calles ocupadas por multitudes de taxis y autobuseros en solidaridad. El mensaje hacia el MOPT: acabar con los porteadores y asegurarles trabajo. Dos días después, en la zona del Aeropuerto Juan Santamaría, Sarapiquí, Desamparados, La Garita, Guápiles, Ciudad Neily, Pococí, Pérez Zeledón, Guanacaste, San Ramón y la Uruca, presenciaron las protestas de los porteadores.

En el caso de los primeros el gobierno se comprometió a fortalecer la brigada de tránsitos que sanciona el transporte informal. Y para los segundos, el Consejo de Transporte Público se comprometía a analizar las solicitudes de

cambio de unidad de los códigos de Setaxi, y un plazo de 45 días para la formalización de microbuses. Sin embargo, el bloqueo ocurrido en Barrio Quinto Limón el 9 de abril, demuestra que el problema de porteadores y taxistas, va más allá de permisos y resolución de recursos en las oficinas de las instituciones correspondientes, es un problema estructural que tiene que ver con el desempleo y el acceso a oportunidades. En el caso de Limón, muchos porteadores comparten la procedencia como extrabajadores de empresas o instituciones que abandonaron la región como Incofer, Envaco, Decar y Chiquita.

La promesa hecha a los taxistas de sancionar a transportistas piratas, se mantuvo y fue implementada por ocho brigadas de tránsito, a pesar de las denuncias públicas de los porteadores sobre la ineficiencia del Consejo de Transporte Público para regularizar su actividad. El 28 de mayo, la persecución de los tráficos a pesar de tener los trámites en regla, fue la justificación de un bloqueo de porteadores en Palmares.

En junio, los trabajadores del porteo y taxistas que manejan el auto de un patrono (ambos alegan que las empresas de porteo y patronos les explotan a través del cobro de altas cuotas), retoman el repertorio de las acampadas, pero en las afueras de la Asamblea Legislativa, ya que solicitaban la aprobación de un proyecto de ley formulado por ellos con el cual el Consejo de Transporte Público otorgará 5000 placas al Servicio Especial Estable de Taxi, donde se excluye a las empresas de porteo. Al no ser atendida esta demanda, en setiembre los porteadores llevaron a cabo una caravana con ataúdes atados a los autos para protestar; en octubre organizaron un bloqueo en la ruta 32 por la forma en que el gobierno ha atendido el conflicto.

Sin embargo, para 2014 el problema no ha sido resuelto, y la competencia entre porteadores y taxista continúa, así como sus difíciles condiciones de trabajo.

Salud y trabajo: conflicto laboral en los EBAIS administrados por la UCR

El mismo tema de las condiciones y estabilidad del trabajo fue lo que movilizó a empleadas (en su mayoría mujeres) del sector público de salud a manifestarse en las calles y a levantarse en huelga. El fin del contrato de la UCR con la CCSS con el que había nacido el Programa de Atención Integral en Salud (PAIS) preocupaba desde el 2012 a las y los más de 400 trabajadores de los 45 EBAIS administrados por la UCR. Pues además del anunciado fin del contrato, la CCSS advertía el cierre de 9 EBAIS del programa por una baja poblacional, en La Unión, Curridabat y Montes de Oca (3 EBAIS cerrarían en cada cantón).

La razón para no renovar el contrato, según el rector de la universidad Henning Jensen, fue que PAIS generó un déficit de poco más de ¢5.000 millones en las arcas de la UCR a lo largo de tres años. El último día de administración por la UCR, sería el 31 de diciembre del 2012. Ante las decisiones de la CCSS y la

universidad no solamente los trabajadores se manifestaron, sino también las personas vecinas de esa comunidad, y por ende, usuarias de los servicios de los EBAIS.

La CCSS reconoció su incapacidad para administrar los EBAIS, y negociaciones entre ambas entidades llevaron a la prórroga del convenio hasta el 31 de marzo del 2013, mientras la CCSS tramitaba en la Contraloría General de la República una autorización para la compra directa de servicios a las cooperativas y asociaciones de salud. En dicho acuerdo se determinó que la Caja debía pagar a la Universidad ¢726 millones, sin embargo en marzo las autoridades de la Caja replicarían que solo podría pagar ¢568 millones; por lo que la UCR argumenta la amenaza a su integridad presupuestaria como una razón para no continuar.

El único futuro asegurado a los trabajadores de esos centros de salud fue, una liquidación conforme a la ley, mas no así, la continuidad en sus puestos de trabajo, lo que significó uno de los motores de la movilización en los meses siguientes, hasta el final del año cuando se dio la huelga. Las autoridades universitarias tenían el contundente argumento de las pérdidas económicas para la institución, pero la base de trabajadores tenía el contundente argumento de la subsistencia de sus familias.

La posición del Sindicato de Empleados de la UCR (SINDEU) y de la Unión de Empleados de la Caja (UNDECA) era opuesta a la de las autoridades. Ellos rechazaban la posibilidad de traspasar los EBAIS a cooperativas o asociaciones, bajo el argumento de que la UCR presta servicios de muy alta calidad, así como de que ese eventual traspaso implicaría una privatización de servicios, que según ellos, la Caja si está en capacidad de asumir. En marzo, Ileana Balmaceda, presidenta ejecutiva de la CCSS interpone un recurso de amparo y una demanda en la sede contencioso administrativa para que la UCR continúe con el servicio hasta que otra entidad asuma los EBAIS.

A diferencia de las acciones colectivas de los taxistas, en el caso de los EBAIS, los actores formaron un frente común de sectores en torno al mantenimiento de los EBAIS y la estabilidad laboral de sus funcionarios. Participaron en las acciones colectivas estudiantes universitarios, el SINDEU, Juntas de Salud de los cantones donde operaba el PAIS y personas vecinas. El 4 de marzo estos sectores que se concentraron en el Parque de San Pedro, presentaron un pliego de peticiones a la Rectoría de la UCR y la CCSS, donde la demanda principal era el mantenimiento del convenio entre las instituciones.

Marzo se convirtió un mes intenso manifestaciones y negociaciones, finalmente, la UCR y la CCSS acordaron que la primera seguiría administrando, por medio de PAIS, los 45 EBAIS hasta el 14 de febrero de 2014, lo que detuvo el paro y las marchas del frente formado en torno a la continuidad del programa, aunque la población se movilizaba por otras vías, como la legal, para detener el proceso de licitación, como lo hiciera la Junta de Salud de Montes de Oca y posteriormente el SINDEU. El 31 de agosto se dio a conocer la adjudicación de administración de 36 EBAIS (9 desaparecerán por el

reajuste poblacional anunciado por la CCSS), por 5 años, a la Universidad de Iberoamérica (UNIBE).

En setiembre reviven las acciones colectivas de los sectores, principalmente debido a la inseguridad y falta de comunicación de las autoridades universitarias, sobre el futuro de los trabajadores de los EBAIS. El SINDEU envió una carta al rector sobre ese punto, al no responder éste, el sindicato hizo la declaratoria de conflicto, resguardada en su convención colectiva, lo que iniciaría una serie de protestas en conjunto con el sector estudiantil y vecinal, con el objetivo de presionar la respuesta y responsabilidad patronal del rector.

El 11 noviembre el enfrentamiento llega a su punto máximo cuando las trabajadoras de los 45 EBAIS se levantan en una huelga que combinan con otros repertorios de acción, como el mantenimiento de un campamento de vigilia afuera del edificio de la rectoría de la UCR, para evitar el cese de trabajadores más grande en la historia de la universidad. Durante la huelga, las dirigencias sindicales negociaban en dos niveles, el primero continuar con la administración de los EBAIS para evitar el traspaso de estos a manos privadas, y en un segundo nivel, la continuidad laboral de las y los trabajadores en la CCSS. Al pasar de los días, las demandas en el primer nivel más general y abarcador perdían contundencia, para aferrarse más a las demandas más básicas del segundo nivel.

Sin embargo, las autoridades universitarias mantenían la posición de terminar el contrato y no continuar administrando los EBAIS, despedir a los trabajadores con las prestaciones legalmente establecidas, pero no más de eso; mientras que las personas trabajadoras de los EBAIS se mantenían en reuniones, asambleas, marchas, bloqueos, y el campamento, con la amenaza de una declaratoria de ilegalidad solicitada por la universidad, la huelga se mantuvo hasta el 29 de noviembre, días después de que una auxiliar de enfermería se declarara en huelga de hambre. Incluso en una de las movilizaciones, un hombre fue atropellado, y varias personas resultaron heridas, por un conductor que arrancó su vehículo frente a los manifestantes.

Al movimiento se sumaron otros sectores como los técnicos en farmacia, y las y los trabajadores recibieron muestras de solidaridad de sindicatos como la Unión Médica Nacional, la Unión de Empleados de la Caja y la Seguridad Social (UNDECA), la Asociación Nacional De Educadores (ANDE), Asociación de Profesores de Segunda Enseñanza (APSE), y el Bloque Unitario Sindical y Social Costarricense.

El Juzgado de Trabajo del Segundo Circuito Judicial de San José declaró ilegal la huelga para las y los trabajadores de los EBAIS de los cantones de San José, y se esperaba el mismo resultado para el cantón de La Unión de Cartago. La declaratoria significaba, en términos legales, el despido de los trabajadores; en términos morales, un duro golpe al grupo que mantenía el movimiento por el mantenimiento de su trabajo, después de que -por la declaratoria- muchos de sus compañeros y compañeras iniciarán el retorno a sus puestos de trabajo. La CCSS anunciaba que tenía 60 plazas vacantes de Asistente Técnicos de Atención Primaria de Salud, sin embargo, cualquier interesado debía

someterse al proceso regular de concurso, opción que no era satisfactoria para el movimiento.

El grupo que se mantenía en huelga aumentaba la presión hacia la rectoría que continuaba en una posición muy clara de no ceder ante el contrato ni ante los trabajadores. El 29 de noviembre, después de 18 días de huelga y manifestaciones, se da fin al movimiento con un acuerdo, que comparado con las demandas iniciales del momento, lograba subsanar solo parcialmente los motivos de la huelga. El SINDEU, respaldado por la asamblea de trabajadores, acordó con la rectoría la vuelta a las labores, a cambio de un plan de contingencia para la reubicación de los trabajadores en otras instituciones. Una comisión bipartita compuesta por el Vicerrector de Administración y representantes del SINDEU, sería quien de seguimiento a la reubicación.

Otros de los acuerdos fueron, no tomar represalias, ni despedir a los trabajadores en huelga, a pesar de la declaratoria; asimismo, se definirían los perfiles para 14 plazas administrativas (13 tiempos completos) que la universidad ofrecerá para la colocación de los trabajadores.

Aunque esos acuerdos reflejen logros muy limitados para los objetivos del frente de actores que se organizaron en esta coyuntura, como la lucha contra la privatización de los servicios de salud –por medio de la licitación con empresas, asociaciones y cooperativas privadas- así como la continuidad en sus puestos de trabajo de los más de 400 trabajadores; un punto importante es que el origen de la movilización está en una tensión entre demandas de corte más parcial o directas, y las de un corte más totalizante, de cuestionamiento al funcionamiento del régimen de instituciones estatales.

¿Quién construye y administra las carreteras? La lucha del Foro de Occidente

Un cuestionamiento similar por el fondo, pero diferente por la coyuntura específica surge con el caso de la concesión a la empresa OAS para la ampliación de la autopista Bernardo Soto, por la que diariamente transitan unos 90.000 vehículos. En la que además de alzar la bandera contra la concesión a la empresa brasileña y el eventual costo de los peajes, el colectivo movilizado se oponía al sistema de concesión de obra pública orquestado hace varias administraciones por los gobiernos. Por otro lado, esta lucha de los vecinos del occidente del Valle Central, se convirtió en un modelo de aprendizaje organizativo a lo largo y ancho del país.

A mediados de marzo el gobierno de Laura Chinchilla anunció la concesión por 30 años de la carretera a San Ramón, la construcción en los 58 km iniciaría en septiembre, duraría 30 meses y el costo del proyecto sería de \$524 millones, aunque cuando el gobierno de Abel Pacheco anunció las mejoras en 2004, el costo era de \$354 millones y serían llevadas a cabo por la empresa Autopistas del Valle. Los vecinos de 8 cantones aledaños a la autopista anunciaron su oposición, y su lucha inició con la apertura de una página de facebook, la plataforma comunicacional de su movimiento. Por el fondo, los primeros

cuestionamientos rondaban por la preocupación económica, el aumento en el costo de la concesión y las proyecciones en los montos del peaje (¢1900 para vehículos livianos, y ¢15000 para buses). Por la forma, el movimiento hacía uso de la vía legal y constitucional, por medio de solicitudes a la Contraloría General de la República, recursos de amparos, con menor intensidad en la vía de hecho, que tomaba la forma de reuniones con autoridades.

La solicitud de detención de la concesión fue rechazada por la Contraloría General de la República, y las reuniones con representantes del gobierno no tenían impacto político, pues no pasaban a ser más que un espacio de escucha. Ante ese panorama, la naciente organización “Foro de Occidente”, empezaba a circular por medio de facebook un llamado a manifestarse el 11 de abril, día en que tradicionalmente el gobierno efectúa un acto de celebración en Alajuela. A ese llamado se unen la ANEP, estudiantes universitarios y grupos de motociclistas. Asociados a esa efeméride, el patriotismo, la defensa de la nación, y la lucha contra los filibusteros contemporáneos, fueron los componentes simbólicos del discurso de los manifestantes.

Mientras tanto, se revivía un estudio del Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales de la Universidad de Costa Rica (Lanamme) realizado en febrero, que demostró que los arreglos tramo de 11 kilómetros entre el aeropuerto Juan Santamaría y el cruce de Manolo's, en La Garita consumió el 82% del presupuesto (¢7.100 millones), para atender 200 kilómetros de vías. Lo anterior, en el contexto en que se revelaron una importante serie de irregularidades con la trocha fronteriza en el norte, todo aumentaba los cuestionamientos al CONAVI, al MOPT, a la Presidencia de la República y a la comunicación institucional, lo que acumulaba más razones para la movilización convocada en el Parque Juan Santamaría.

A pesar de la pérdida de legitimidad del gobierno en el tema de infraestructura, para el 11 de abril, por medio de la Fuerza Pública, organizó un operativo de seguridad y vigilancia. La medida significó una escalada en el nivel de oposición, pues limitaba el acceso al espacio de la celebración del 11 de abril con barras de hierro e hileras de efectivos de policía, y por ende limitaba la manifestación social; lo anterior era leído por el movimiento como una intimidación y una forma de represión preventiva de la protesta.

La concentración se convirtió en un enfrentamiento físico entre policías y los manifestantes que intentaban acceder al espacio del parque. Ante el impedimento de manifestarse en el parque, los grupos optaron por otras formas de acción directa, y bloquearon diferentes puntos de la autopista Bernardo Soto por alrededor de 5 horas, para visibilizar su posición política respecto de la concesión, en cuyo contrato los vecinos de Occidente no dejan de encontrar irregularidades y puntos negativos para el gobierno y los usuarios de la carretera.

Lo que ocurrió el 11 de abril aumentó la tensión, y en los días siguientes los diputados del Movimiento Libertario, por un lado y la ANEP, por el otro, hacían un llamado a la Presidenta para que destituyera a Pedro Castro de Ministro de Obras Públicas y Transporte, a lo que la mandataria hizo caso omiso. El

descontento, la falta de legitimidad y las irregularidades reveladas en distintas obras públicas, hicieron que se mostraran divisiones dentro del partido oficialista. Johnny Araya -con aspiraciones presidenciales- manifestó que debería evaluarse si valía la pena el aumento en el cobro de los peajes; Bernal Jiménez -presidente del PLN- hizo un llamado a la presidenta a escuchar y a repensar el contrato con OAS; Luis Alberto Monge -ex presidente de la República- expresó su oposición a la concesión.

Ante la limitación del espacio de expresión popular, y las divisiones internas en el oficialismo respecto de la concesión, el paso siguiente necesario era entablar un diálogo entre las partes. Los alcaldes de Alajuela, Palmares, Naranjo, San Ramón, Valverde Vega y Zarceró junto con el Ministro Pedro Castro acordaron, que antes del inicio de la construcción en setiembre, llegar a un acuerdo con los grupos opuestos a la concesión. Sin embargo, la negociación de los alcaldes no fue representativa de todos esos grupos, ya que el Foro de Occidente manifestó estar en contra de la totalidad del contrato, y que las condiciones del acuerdo al que llegaron los alcaldes no dejaba espacio para una alternativa diferente, por lo que convoca y efectúa más movilizaciones, que iban desde declaraciones en la Asamblea Legislativa, medios de comunicación, hasta establecimiento de puestos informativos llamados “chori-peajes” en las comunidades del Occidente del Valle Central.

Al mismo tiempo, la Fiscalía Adjunta de Probidad, Transparencia y Anticorrupción iniciaba una investigación por supuestas irregularidades en el contrato de la concesión; y la Presidenta Laura Chinchilla convocaba a una comisión para que analizara, por medio de una auditoría los costos del proyecto, punto del que parten las demandas del Foro de Occidente, y de sindicatos, estudiantes universitarios y diputados que se iban sumando. Ante la presión social, el gobierno anunció el 22 de abril su decisión de anular el contrato con OAS, una victoria aparente para la organización popular.

En abril, los logros y la visibilidad del movimiento, producto de la estrategia del Foro de Occidente motivan la utilización de esa forma de organización regional en otros lugares y surge el Foro de Oriente, y el Foro Caribe Sur. Asimismo, para el segundo semestre del 2013, viejas luchas por carreteras en comunidades, motivadas por la experiencia de Occidente, se dieron acciones colectivas en Monteverde, San Carlos y Los Santos.

Pero la demanda del Foro de Occidente estaba resuelta solo parcialmente. Lo que preocupaba a la opinión pública, legisladores y al Foro de Occidente, ya no era el costo del proyecto de ampliación de la Bernardo Soto, sino el costo de la indemnización a la empresa OAS, pues la presidenta anulaba un contrato que había sido refrendado por la Contraloría General, las opciones legales para acabar con el contrato eran el procedimiento de lesividad, o el de nulidad absoluta. El gobierno anuncia que sólo pagará a la empresa las inversiones en las que haya incurrido (monto cercano a los \$35 millones) por un acuerdo mutuo que no se hizo público, pero declara no tener opciones para mejorar la carretera, más allá del bacheo y la reparación de la platina.

En ese contexto, el Foro de Occidente continúa con un llamado a la movilización, bajo los lemas de no indemnizar a OAS, modernizar las carreteras, y reformar el sistema de construcción de obra pública para dejar las concesiones por medio de la derogatoria de la ley de concesiones. El 25 de abril en una carta firmada por 8mil personas, el Foro de Occidente solicita a la presidenta no hacer pagos a la empresa OAS, y alista el terreno para la movilización el 1° de mayo.

En el día de los trabajadores, se vivió una marcha en San Ramón, en la que pedían al gobierno: derogar la ley de concesiones, montos de peaje razonables, y un plan de construcción de la carretera. A mediados de mayo el Foro y personas en solidaridad con su oposición continuaban manifestándose, en San Ramón, Alajuela, Atenas, Grecia, Sarchí y Palmares; en Limón los muelles fueron paralizados por SINTRAJAP, también en contra de las concesiones, que en su caso específico fue hecha a la empresa holandesa APM Terminals, para que construya la Terminal de Contenedores de Moín.

Ante el panorama generalizado de descontento nacional, el Foro de Occidente, como otras organizaciones sociales inician en junio la convocatoria a una huelga nacional, que reúna las demandas y reivindicaciones de los grupos que se han movilizado en la primer parte del 2013. Dicho llamado desemboca en la gran cantidad de marchas, bloqueos y concentraciones del 25 de junio, donde la lucha contra las concesiones tuvo un puesto importante.

Poco después, en el mes de julio, medios de comunicación circulaban información sobre juicios pendientes por fraude y sobreprecio de los ejecutivos de la empresa OAS, lo que terminaba de derrumbar la posibilidad de un contrato de concesión. El fin del contrato, anuncia el gobierno en agosto, será por medio del Centro de Conciliación y Arbitraje de la Cámara de Comercio. Ante ese anuncio el Foro de Occidente se manifiesta en la Cámara de Comercio, pues argumentan que el fin del contrato debe darse en la sede judicial, en el Tribunal Contencioso Administrativo. El Foro también utilizó la vía legal y solicitó a ese tribunal frenar por medio de una medida cautelar la conciliación del gobierno con OAS, la solicitud fue rechazada, y el gobierno continuó negociando con la empresa.

En diciembre, acaba la conciliación con la firma brasileña, y el monto de indemnización se mantiene igual que al inicio: \$35 millones; sin embargo, si el gobierno no hace el pago en el tiempo establecido, la empresa puede llevar a instancias internacionales el conflicto.

Estos casos muestran la tendencia general de movilización de trabajadores y vecinos en torno a las condiciones del trabajo, y la oposición a leyes o actos administrativos como el contrato con la empresa OAS. En este año también encontramos otras tendencias que no son generales, pero que empiezan a manifestar características diferentes a las que históricamente se han registrado; ejemplo de ello son las luchas por la tierra para vivir tanto en las zonas rurales como urbanas, la lucha por la aprobación de la ley TECOCOS y las movilizaciones en torno a la titulación de tierras en la zona fronteriza. En las demandas y reivindicaciones de estos grupos, encontramos que su lucha tiene

un soporte material: el territorio, que añade una nueva dimensión al análisis de la conflictividad social y su expresión por medio de la protesta.

Por otra parte, los casos analizados comparten no solamente que tuvieron presencia en las calles y los medios de comunicación durante todo el año, sino que también, visualizan en la experiencia concreta, las transformaciones del Estado y la posición política de una población cada vez más activa y directa.

En el caso de los taxistas y porteadores, se demuestra la importancia del diálogo y la construcción de alternativas de trabajo; en las que las instituciones del gobierno faciliten la convivencia y no reproduzcan la división y el enfrentamiento entre sectores trabajadores. En el caso de los EBAIS y la concesión de la carretera a San Ramón, es evidente como las transformaciones estructurales del Estado, en las que la institucionalidad ha mutado de un modelo público a uno mixto de concesión, no han dado respuesta a la requerida eficiencia y calidad de servicios básicos como la salud y la infraestructura vial.

Fuentes

Programa Estado de la Nación (2014). “Base de datos de acciones colectivas en Costa Rica 1994-2013”